

LA VIE AU GRAND AIR



LES BRÉGUET, 2^e ET 4^e DU CONCOURS MILITAIRE

Les deux biplans Bréguet, classés pour le Concours d'aviation militaire.

Abonn. : France 24 fr. — Étranger 28 fr.
Les abonnés de "La Vie au Grand Air" réalisent sur les ach-

EDITIONS PIERRE LAFITTE & Cie

JE SAIS TOUT :: FERMES ET CHATEAUX :: FERMINA

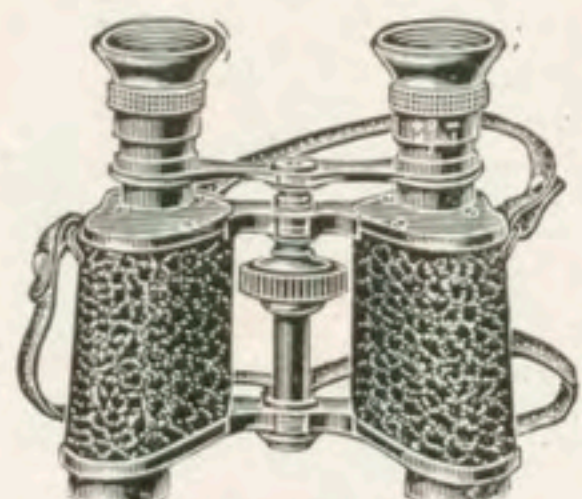
MUGUET
ULTRA
PERSISTANT

BRISE DE MAI ED. PINAUD

UMELLES A PRISMES

H. Morin
CONSTRUCTEUR
11, Rue Dulong, PARIS

NOTICE
SPÉCIALE
envoyée
GRATIS
et
FRANCO



EXPORT-AERO
202, Rue St-Denis, PARIS

JOUETS
GROS Tél. 209-69 DÉTAIL
Tous les Modèles
Spécialité d'Aéroplanes
Jeux de Salon
Jouets Scientifiques
Les Boxeurs
(Dernier Succès)
Catalogue franco

SPORTS D'HIVER

Bobsleigh

Patinage

Ski



L'air vif et le froid abiment la peau.

Pour prévenir ces inconvénients,
employer chaque jour la célèbre

CRÈME SIMON

Souveraine contre Crevasses, Gerçures.

MEMBRE DU JURY, HORS CONCOURS, TURIN 1911

Rendez heureux ceux que
vous chérissez en leur offrant
une bicyclette de la grande marque
Française **GALLIA**, chaîne Hans
Renold, roue libre Eadie, selle Brown,
pédales Brampton, pneus Dunlop, pompe
Bluemel, frein licence Bowden.

Un seul versement, les au-
tres à votre entière volonté.
Catalogues et conditions envoyés gratis
en se recommandant de La Vie au
Grand Air.
Usines **GALLIA**, Charenton (Seine).

SOCIÉTÉ INDUSTRIELLE DES
TÉLÉPHONES
25, Rue du 4-Septembre
PARIS

TISSUS TÉLÉPHONES
pour Aéroplanes
BALLONS SPHÉRIQUES et DIRIGEABLES

Chemins de fer de Paris-Lyon-Méditerranée — Voyages à itinéraires facultatifs de France en Algérie, en Tunisie et aux Echelles du Levant ou vice-versa.

La Compagnie délivre, toute l'année, des carnets individuels ou collectifs, de 1^{re}, 2^e et 3^e classes pour effectuer, à prix réduits, des voyages pouvant comporter des parcou- sur les réseaux suivants : 1^o Paris-Lyon-Méditer-

ranée, Est, Etat, Midi, Nord, Orléans, Ouest-P.-L.-M.-Algérien, Est-Algérien, Etat (lignes algériennes), Ouest-Algérien, Bône-Muelma-Sfax-Gafsa; 2^o sur les lignes maritimes desservies par la Compagnie Générale Transatlantique, par la Compagnie de Navigation mixte (Compagnie Touache), ou par la Société Générale de transports maritimes à vapeur; 3^o sur les lignes maritimes desservies par la Compagnie des Messageries maritimes.

FAUTEUILS mûs par la personne assise
DUPONT
10, rue Hautefeuille
PARIS (VI^e)
Téléphone 818-67
Envoi Fee du Catalogue
Aucune Succursale

Petites Annonces de la "Vie au Grand Air"

VINS FINSTRANGERS, Madère, Malaga, Porto, etc., au prix du gros, Mson José Maria CONTE, rue du Port-de-Bercy, 4, Paris. Agents sér. recom.

Lire "MUSICA"

Paraissant le 1^{er} de chaque mois

L'EGYPTE EST A 4 JOURS SEULEMENT DE PARIS

on y voyage CONFORTABLEMENT, RAPIDEMENT & ÉCONOMIQUEMENT

PAR LES

CHEMINS DE FER DE L'ÉTAT ÉGYPTIEN

PORT-SAID au CAIRE
(4 h. 1/2)

1^{re} classe : 24 fr. 60

WAGON-RESTAURANT

ALEXANDRIE au CAIRE
(3 heures)

1^{re} classe 22 fr. 65

WAGON-RESTAURANT

LE CAIRE - LOUXOR
OU VICE VERSA
(13 h. 1/2)

par les TRAINS DE LUXE
ou les EXPRESS DE JOUR

avec **WAGON-RESTAURANT**

1^{re} classe 53 fr. 25

Supplément de Wagons-Lits dans
le Train de Luxe. . . . 25 fr. 90



LOUXOR - ASSOUAN

OU VICE-VERSA

(6 h. 1/2)

1^{re} classe : 23 francs

WAGON-RESTAURANT

Pour tous renseignements demander au
SERVICE DE PUBLICITÉ DES CHEMINS
DE FER DE L'ÉTAT ÉGYPTIEN, au CAIRE,
la brochure illustrée "L'HIVER en EGYPTÉ",
envoyée GRATUITEMENT

Se procurer le Nouveau Guide Illustré :
"COMMENT VISITER L'EGYPTE"

en vente à la Librairie HACHETTE,
79, boulevard Saint-Germain, Paris.
PRIX : 3 francs.

TRAINS A COULOIR • WAGONS-LITS ET RESTAURANTS

La Vie au Grand Air

ABONNEMENTS :

France, 24 francs. — Étranger, 28 francs.
Changement d'adresse à 0 fr. 75

Les abonnés bénéficient de 6 fr. 50 par an sur les acheteurs au numéro et reçoivent en outre gratuitement les numéros spéciaux et de nombreuses primes dont la liste est envoyée sur demande. Les abonnements d'un an peuvent être payés en deux fois.

9 Décembre 1911 N° 690

ÉDITIONS PIERRE LAFITTE & Co

Direction et rédaction : 90, Av. des Champs-Élysées, Paris Tél. 528-64-66-68

Salle d'exposition : 9, Avenue de l'Opéra.

Messageries : 56, Avenue du Maine.

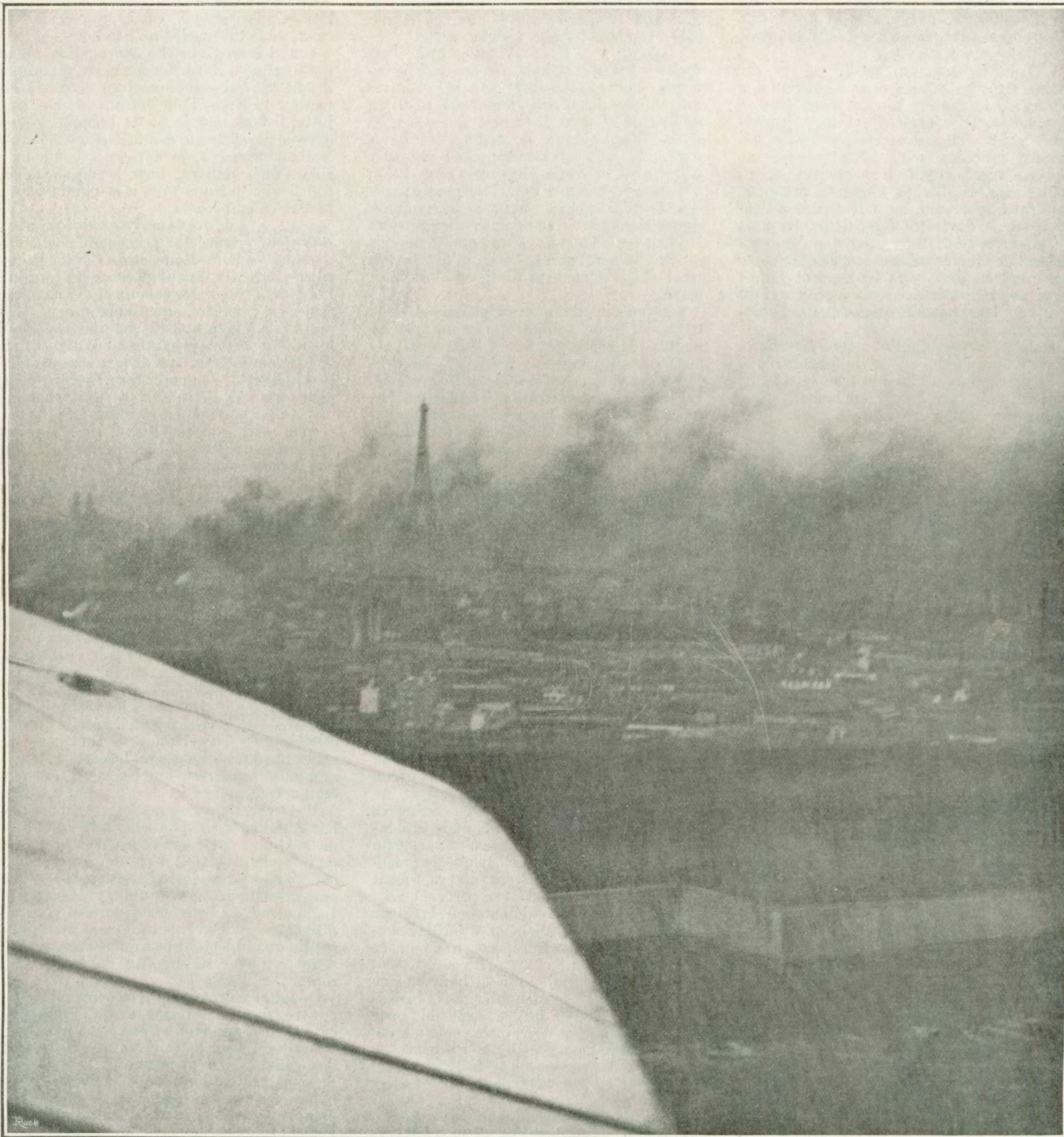
Publicité : HUGUET, DE PALISSAUX & Co, 11, Boulevard des Italiens.

PUBLICITÉ

Pages d'Annonces, la ligne .. 2 fr.

La page .. 600 fr.

Encartage .. 750 fr.



ROLAND GARROS FAIT DE LA PHOTOGRAPHIE AU CRÉPUSCULE (1)

Le fameux pilote, Roland Garros, le recordman du monde de l'altitude, a voulu, avant de quitter Paris pour l'Amérique du Sud, s'attribuer un nouveau record : celui de la photographie en aéroplane. On se rend compte de l'audace déployée par l'aviateur, abandonnant la direction du Blériot en passant au-dessus des maisons, pour saisir son appareil photographique, mettre au point et prendre son cliché. Seul, un virtuose pouvait s'offrir pareille fantaisie. Nul n'était plus qualifié que Garros pour se le permettre.

(1) Voir page 799.

L'ORIENTATION EN AÉROPLANE ⁽¹⁾

Nous terminons aujourd'hui notre enquête sur l'orientation en aéroplane. Les meilleurs pilotes ont bien voulu y répondre. Peut-être les idées suggérées par eux donneront-elles aux pouvoirs compétents la solution de l'énigme qu'est encore la dirigeabilité dans l'espace.

Opinion d'Alfred Leblanc. Le héros du Circuit de l'Est, Alfred Leblanc, l'un de ceux qui savent avec le plus de perfection se diriger dans les airs, nous a confié que dans les randonnées de ville à ville rien n'est encore plus sûr qu'une bonne boussole et qu'une excellente carte :

« Tous les signaux, dit-il, qui ont été établis dans les courses pour permettre aux pilotes de se repérer n'ont jamais servi à rien. Le piéton considère que les organisateurs sont pleins de sollicitude pour les oiseaux humains, mais hélas ! ceux-ci ne peuvent voir les petits drapeaux, les ballons minuscules, les flèches anodines répandus souvent à profusion, mais rarement à l'endroit où ils devraient être. Seuls, les feux de goudron sont utiles, parce qu'ils produisent une fumée noire et lourde qui s'élève presque tout droit vers les nues et donne ainsi une indication sérieuse à ceux qui du haut de leur tribune quasi-céleste l'aperçoivent.

« Je crois cependant que tous les efforts doivent être dirigés sur la confection d'une carte extrêmement claire et complète, facile à lire. En ajoutant à cela une boussole sûre, vous pourrez aller vers n'importe quel pays sans vous tromper. »

Opinion d'Eugène Renaux. Eugène Renaux, qui s'attribua la victoire dans le raid Paris-Puy-de-Dôme et qui, pour prouver l'importance militaire et l'utilisation pratique des vols à deux, en biplan, parvint à boucler le Circuit Européen avec son fidèle passager Senouque, est partisan d'un système plutôt curieux. Il semble étrange à première vue, mais très réalisable lorsqu'on l'étudie :

« Je sais que la plupart de ceux qui liront ces lignes se moqueront de moi. Malgré leur ironie charmante, je conserverai mon opinion. Ce n'est point par obstination, mais bien parce que je crois avoir trouvé là un moyen très pratique pour se repérer.

« Je préconise donc que dans toutes les agglomérations, villes et villages, le nom de la localité soit inscrit sur le toit des maisons. Mais je ne demande pas à ce qu'il soit sur chacun : il serait impossible de les distinguer utilement. Je voudrais qu'il fut reproduit une fois seulement.

« Voici comment : choisissons par exemple le nom de Mantes. L'M commencerait sur la première maison de droite pour se terminer sur la dernière de gauche et ainsi de suite pour les autres lettres. De cette façon, nous aurions des noms gigantesques qui ne dirigeraient certes rien à celui qui chercherait à les lire en se promenant sur les toits, mais qui seraient merveilleusement distincts grâce à la perspective, pour les aviateurs qui passeraient à l'altitude élevée que recommande la prudence lorsque vous volez au-dessus d'une agglomération. »

Opinion de Senouque. Senouque est le passager de Renaux dans ses randonnées aériennes. Il a battu, avec Bienaimé, le record français de l'altitude en sphérique et fit partie de l'expédition Charcot. C'est un savant et l'ange gardien des aviateurs égarés quand ils le trouvent sur leur route.

« Dans les courses, déclare-t-il, les meilleurs guides sont les ballons et surtout les feux de goudron dont la fumée noire laisse une trace très nette dans l'espace.

Pour la navigabilité aérienne de l'avenir, je crois que le meilleur serait d'adopter un système de signes, toujours les mêmes et toujours placés de façon identique par rapport aux villages et plutôt aux églises qui sont les points les plus visibles ».

Opinion de René Vidart. René Vidart, qui s'est signalé par des vols maritimes d'abord, ensuite par ses courses magnifiques dans Paris-Rome, où il se classa quatrième et dans le Circuit Européen, où seules deux pannes de moteur lui firent perdre la première place, malgré ses deux victoires dans Paris-Liège et Calais-Paris, n'a aucune confiance dans les signaux :

« Je n'ai jamais aperçu le moindre signal dans toutes les épreuves auxquelles j'ai pris part. C'est vous dire que je ne puis savoir s'ils sont utiles. Ils ne m'ont jamais servi et je m'en suis toujours fort bien passé.

« Je ne me sers que de la carte et de la boussole. Si on voulait établir un système sérieux de repérage, le meilleur serait de mettre les signaux sur les points les plus élevés des villes, c'est-à-dire sur les clochers. En quoi consisteraient-ils ? Je l'ignore. Les procédés employés jusqu'ici sont très mauvais. Voilà tout. Il faudrait peut-être peindre certains toits en couleur très vive. Je donne l'idée pour ce qu'elle vaut, trop heureux si on en trouve une meilleure. Mais tant que les signes actuels existeront, je continuerai à ne pas les observer et à m'en tenir à ma carte et à ma boussole. Je vise un point à 20 kilomètres de l'endroit où je me trouve et je pique directement sur lui tout en comparant mes deux auxiliaires. Tel est mon seul procédé. »

Opinion de Charley Weymann. Le vainqueur de la Coupe Gordon-Bennett 1911 est un partisan acharné de la carte :

« Tout l'argent qu'on dépense en pure perte pour jalonner de signaux les routes de l'air, serait bien plus utilement employé, s'il était consacré à l'établissement d'une carte au 200.000^e faite seulement par des gens compétents, tels que Leblanc, qui a la connaissance de l'air et qui sait ce qu'on voit du haut des airs.

« A 700 mètres de haut, vous ne distinguez pas une maison avec netteté, mais absolument comme si vous regardiez une carte au 100.000^e. Le jour où la carte que je préconise sera établie, les aviateurs n'auront droit à aucune excuse quand ils se perdront ».

Opinion de Maurice Tabuteau. Le détenteur de la Coupe Michelin de 1911, neuvième du Circuit Européen, a confiance dans la boussole :

« Je marche toujours à la boussole, ne cherchant jamais le moindre signal. Je calcule avec le plus de précision possible pour la dérive en faisant des alignements au départ et je recommence toutes les heures si j'ai des doutes sur ma direction. Par ce procédé, je ne dérive pas plus de 5 kilomètres sur 100. »

Opinion de Wynmalen. L'aviateur hollandais qui remporta le Prix Paris-Bruxelles se sert des signes naturels :

« Je me repère sur les rivières, les voies ferrées et les ponts. Il serait bon d'inscrire de grands chiffres sur les églises ou sur les gares. Mais il ne faudrait pas en abuser. Il suffirait de les écrire aux endroits difficiles où se trouvent des croisements de direction. Ce

sont là les seuls lieux où nous ayons besoin de renseignements. »

Opinion de E. Duval. Duval qui s'est révélé dans le Circuit Européen comme un pilote d'aussi grande valeur que malchanceux, ne fait attention qu'à la boussole :

« J'ai inscrit sur elle une aiguille rouge qui marque le Nord. Sur ma carte, je marque des flèches qui m'indiquent sans cesse la direction du Nord. Pour que ma marche soit juste, il faut que je mette l'aiguille rouge dans le parallélisme des flèches de la carte. Malheureusement, je deviens incompetent s'il y a du brouillard, sinon, je suis sûr de ne pas dévier puisque tous mes points de repère m'en empêchent. »

Opinion de Kimmerling. L'aviateur lyonnais qui s'est révélé au grand public au cours des courses Paris-Rome et du Circuit Européen se base sur la configuration du terrain :

« Quand il y a des canaux et des rivières, rien n'est plus facile que de se diriger. Mes points de repère sont les grandes routes et les vallées, car si je n'attendais que les signaux pour me remettre dans la bonne route, je serais certain de me perdre. Lorsque vous n'êtes pas sûr d'être dans le droit chemin, montez à 1.000 mètres, regardez à l'horizon, et vous observerez ensuite votre carte sur laquelle vous verrez, fidèlement reproduit, ce que la nature vous montre ».

Opinion de Bathiat. Dans les courses, nous écrit le vainqueur du circuit de Lisieux, je crois que le meilleur moyen pour signaler la route à suivre aux aviateurs serait de répartir tout du long, des locomobiles qui lanceraient d'épais jets de vapeur dans l'air, car c'est sans aucun doute ce qui se verrait le mieux. »

Opinion de Barra. Barra qui s'est classé huitième du Circuit Européen est partisan de signaux volumineux, partant très visibles, et répartis seulement aux endroits où l'aviateur serait susceptible de se perdre.

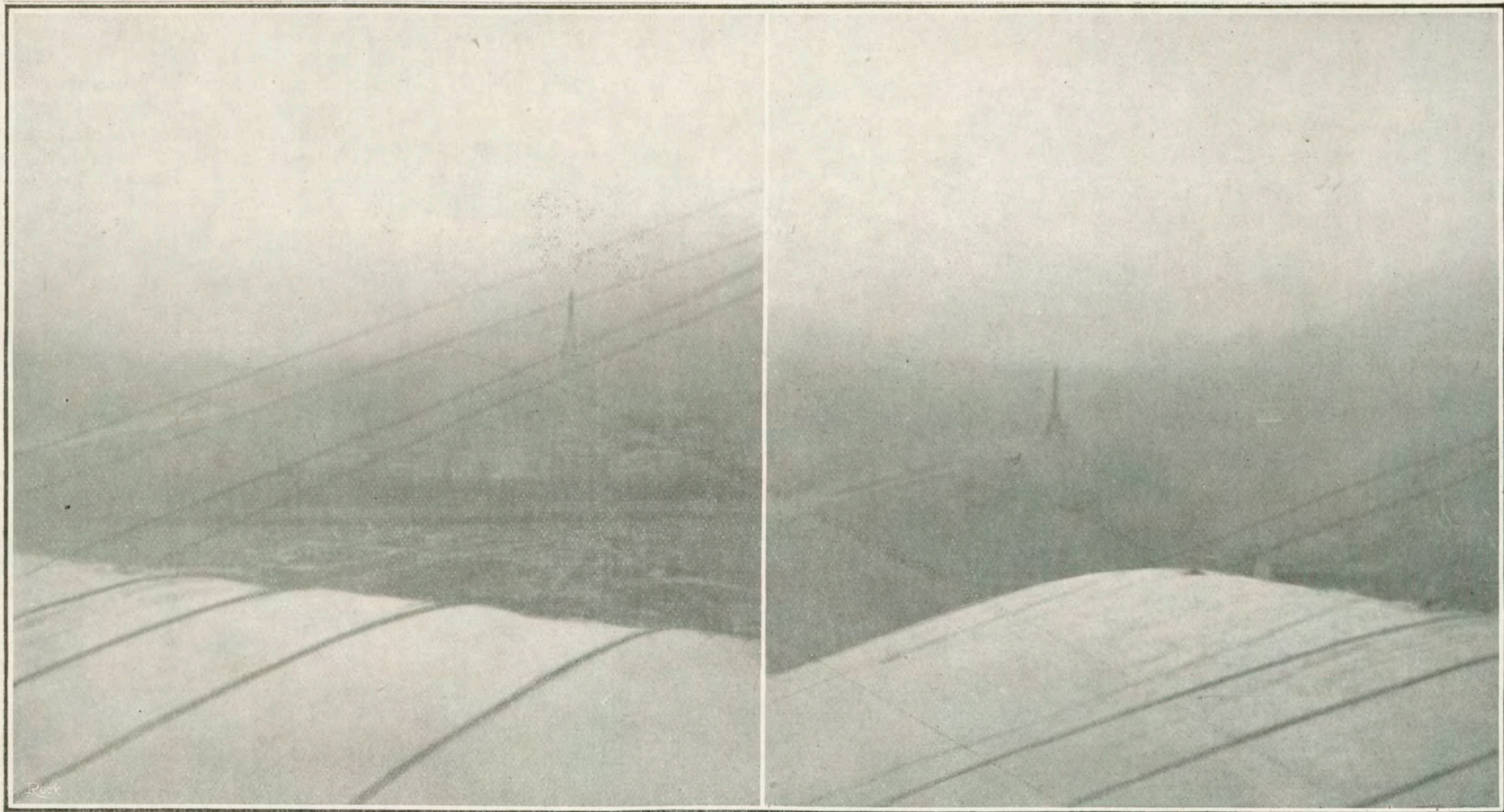
Quel est le meilleur moyen pour se diriger ? De toutes les réponses qui précèdent, il résulte que les aviateurs ne sont pas très exigeants dans leurs désirs. La carte, la boussole et les numéros sont les seuls moyens auxquels ils se fient.

Il est certain qu'on ne pourra jamais établir dans l'air des poteaux kilométriques permettant aux aviateurs de lire leur route. Ce qu'ils réclament tous, c'est une carte nette et délivrée de tous les renseignements, utiles seulement pour le touriste qui voyage sur terre. La boussole, ils l'emploient surtout pour se diriger lorsqu'ils voguent au-dessus des nuages ou quand, s'étant égarés, ils cherchent à se repérer pour se remettre dans la bonne route.

Quant aux signaux, ils n'en demandent pas une trop grande profusion. Ce qu'ils désirent, ce sont des numéros et plutôt les noms des villes inscrits sur les toits soit des gares, soit des églises. Mais aucun ne parle des sortes de signalisation dont il a déjà été question et basées sur les coordonnées. Ce système trop compliqué semble voué à l'insuccès. Ce que veulent les aviateurs, ce sont des inscriptions faciles à lire et à comprendre. Nous espérons que dans peu de temps, ils seront satisfaits et que la carte qu'ils espèrent sera établie. C'est une belle œuvre scientifique dont des Mécènes du sport n'hésiteront pas à prendre l'initiative.

F.-A. W.

GARROS PHOTOGRAPHIE PARIS

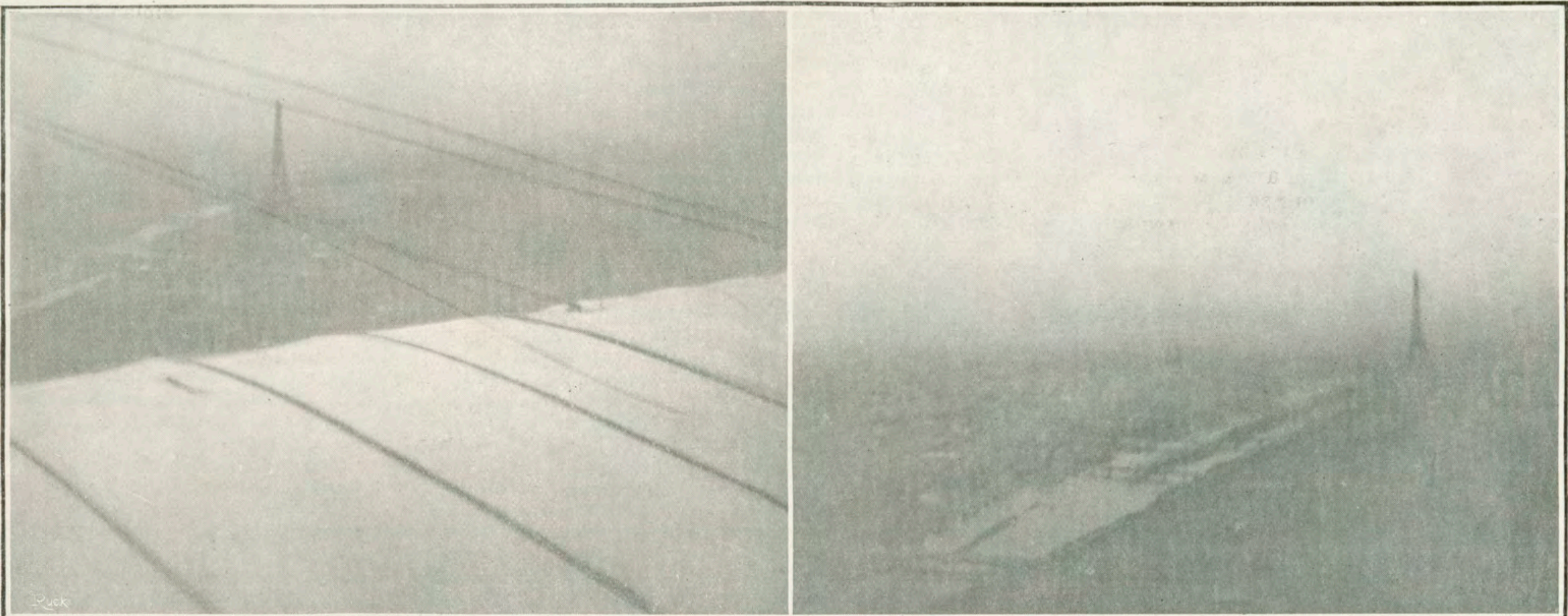


Au-dessus d'Issy-les-Moulineaux.

Nous publions des clichés qui sont l'œuvre du célèbre pilote Roland Garros. C'est la première fois qu'un aviateur fait des photographies au-dessus de Paris.

La brume envahit Paris.

A partir de 3 heures et demie, en cette saison, on voit, en évoluant dans les airs, la brume monter, entourer la capitale d'un nuage d'ouate et submerger tous les monuments.



En allant sur Paris.

La Tour Eiffel paraît de plus en plus petite, selon l'altitude à laquelle se trouve le Blériot de Garros. On remarque, sur la plupart des clichés, le halo causé par l'hélice.

Au-dessus de la Seine.

Garros était seul sur son appareil lorsqu'il a pris ces vues; il a donc été obligé d'abandonner la cloche pendant quelques instants, tour de force que certains pilotes prétendent impossible.

ROLAND GARROS est parti le 1^{er} décembre dernier. Il a quitté Paris en compagnie de ses camarades Audemars et Barrier. Tous trois, managés par Charles Voisin, partent pour l'Amérique du Sud un magnifique contrat les liant à M. Mac Curnyck, qui les fera évoluer dans un pays peu accoutumé encore aux exploits aériens. Les prouesses de ces trois virtuoses, véritables artistes ailés, vont émerveiller les Américains du

Sud, mais nous regretterons tous cette circonstance qui nous empêchera d'admirer pendant plusieurs mois le fameux trio auquel va se joindre le téméraire Simon, le *fool flyer*. Avant de nous quitter, Garros a voulu se signaler à nouveau à l'attention par une performance sensationnelle. Il est parvenu à faire des photographies de Paris, étant tout seul à bord. On ne se figure pas la difficulté de semblable tour de force. L'autre jour, dans une conférence au

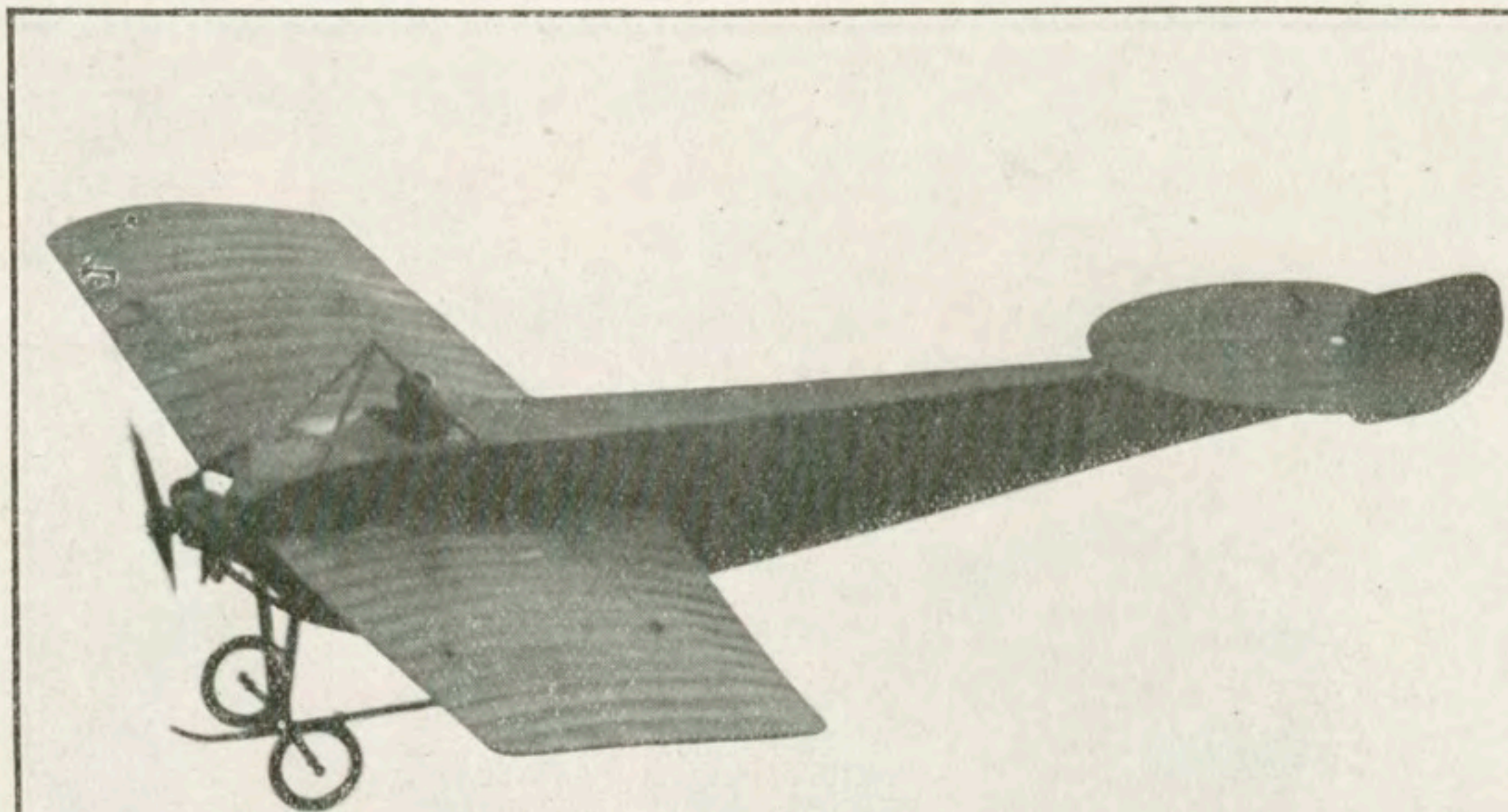
théâtre Femina, André Beaumont, le grand triomphateur de l'année, déclarait qu'il était impossible au pilote d'abandonner la cloche lorsqu'il évoluait dans les airs. Semblable opinion, due à l'un de ceux qui sont le plus autorisés en cette matière, fait ressortir encore davantage le courage et l'habileté du roi des pilotes qu'est Roland Garros. Il lui a fallu, en effet, lâcher des deux mains, pendant un certain temps sa direction pour opérer comme il l'a fait.

APRÈS LE CONCOURS MILITAIRE

Le Concours d'aviation militaire est enfin terminé. Il est homologué. Sur neuf appareils qui y

LE Concours d'aviation militaire, qui semblait devoir durer éternellement, est enfin terminé et homologué. Les esprits pessimistes, qui prétendaient que ce serait le plus grand fiasco de l'année, ont bien été obligés de reconnaître que jamais, jusqu'ici, le nouveau sport n'avait enregistré semblable succès.

Au cours des éliminatoires, le déchet ne fut en somme pas très considérable, puisque neuf appareils parvinrent à se classer pour la finale, alors qu'il y avait



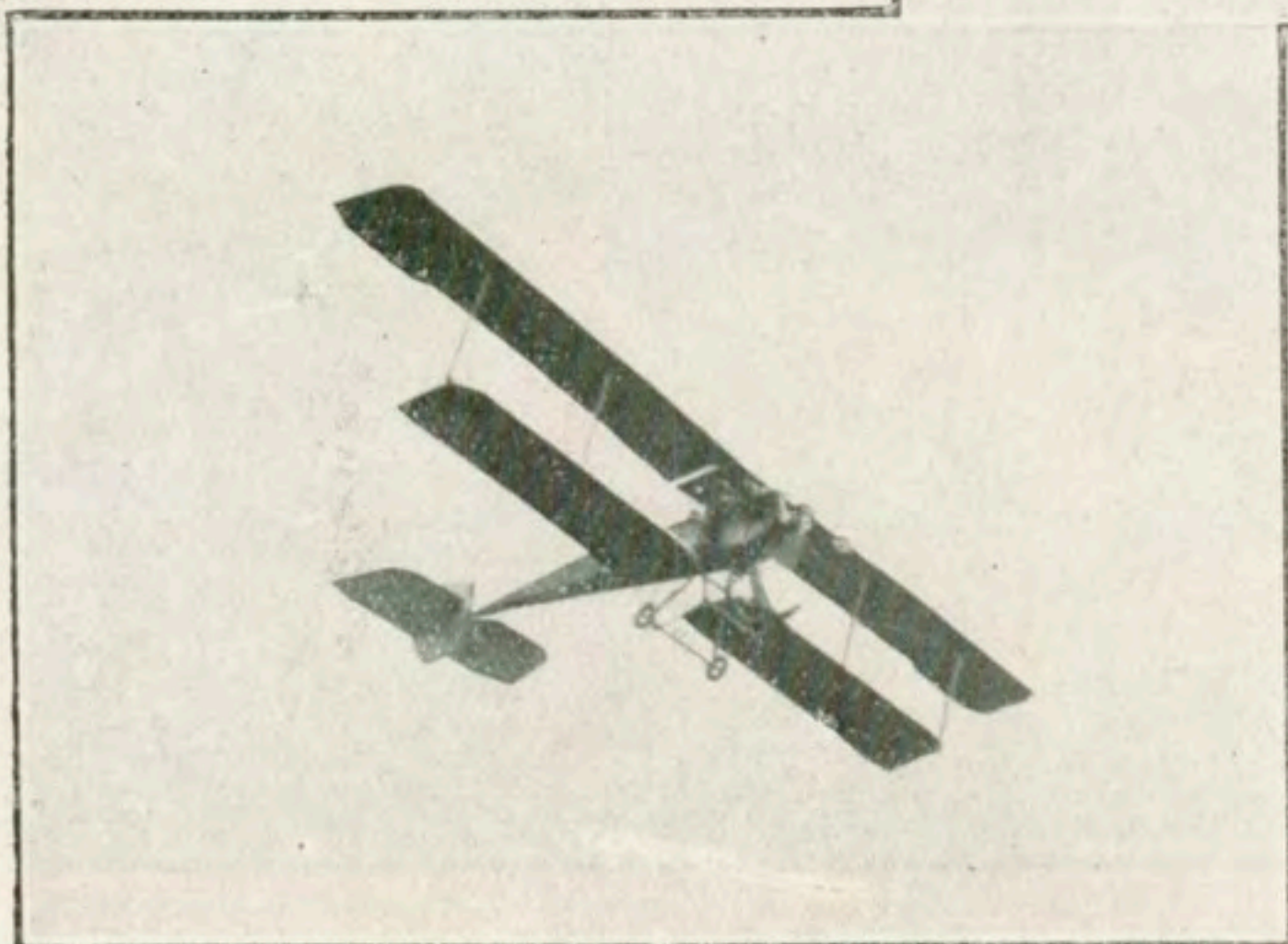
priront part, huit se classèrent dans les conditions voulues, malgré les éléments contraires. 8 8

tant très rapide de Prévost, qu'il battait de près de 12 minutes, et Brégi était quatrième à 5 minutes seulement de Prévost.

Les biplans, grâce à Bréguet, prenaient enfin une éclatante revanche et prouvaient combien était mal fondé le reproche de lenteur qui leur était adressé depuis longtemps.

Le 30 novembre, la Commission félicitait MM. Bréguet d'avoir demandé aux commissaires de ne pas faire acte de la réclamation déposée contre Prévost.

M.



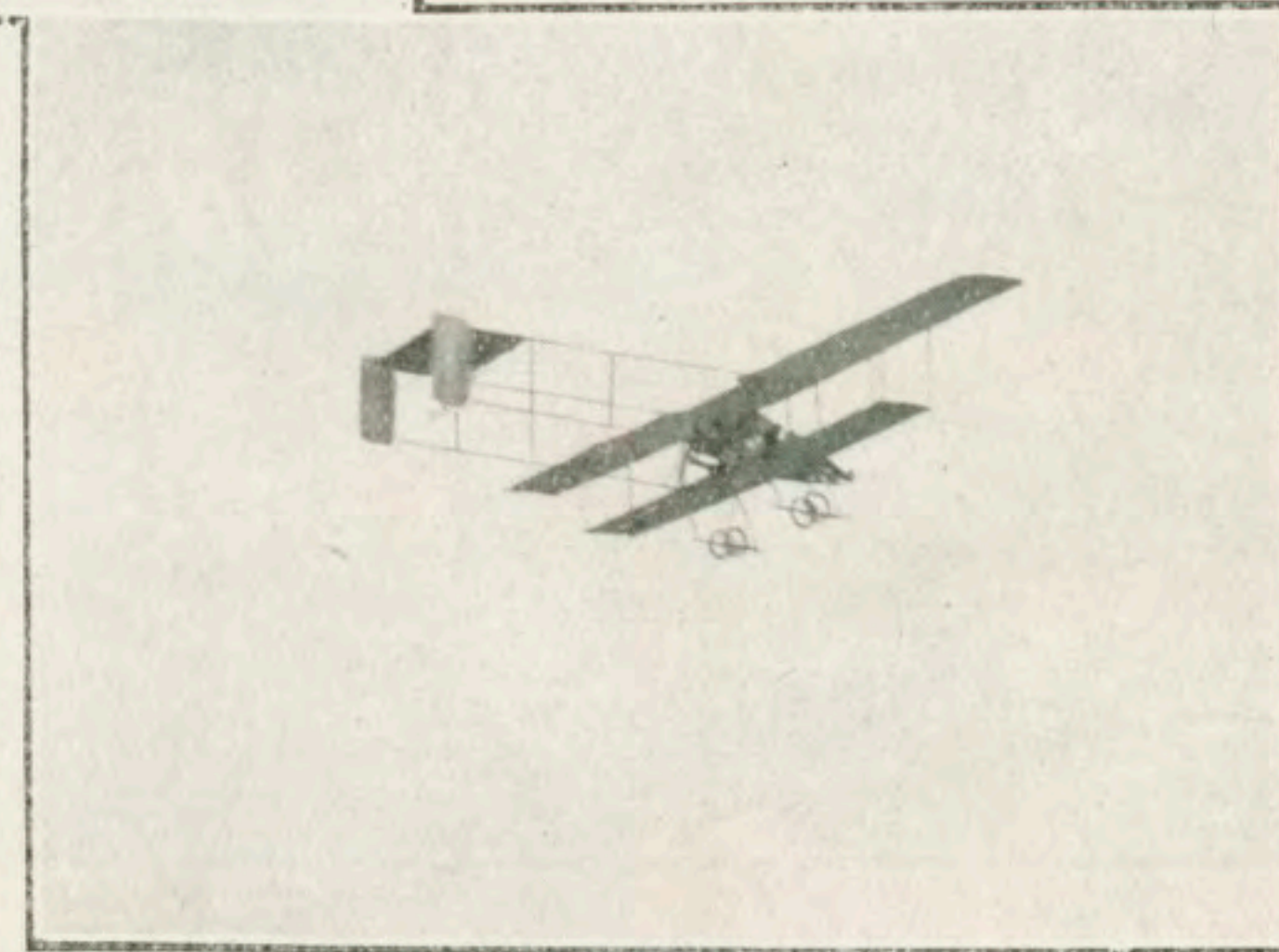
Moineau.
2^e du Concours Militaire en 3 h. 9 m. 16 s. 2/5, moyenne 95 kil. 100. (Dét. techn. : biplan Bréguet, hélice intégrale Chauvière.)

Weymann.

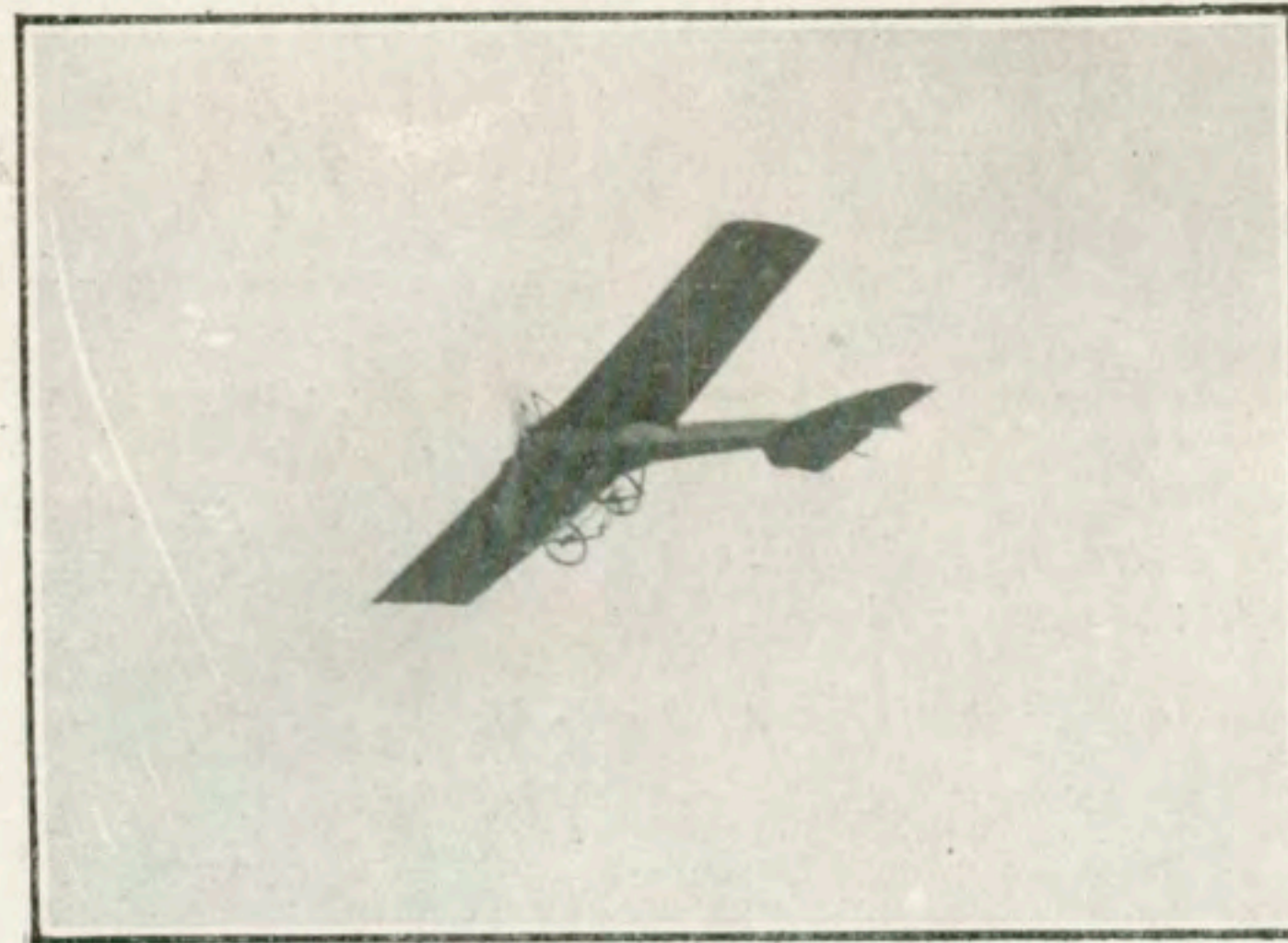
C. Weymann, vainqueur du Concours militaire en 2 h. 33 m. 52 s. 3/5, moyenne 116 kil. 976. (Détail techn. : monoplan Nieuport, hélice intégrale Chauvière.)

31 inscrits. La moyenne est d'environ de 27 pour 100 d'élus. Or, si on se souvient du temps déplorable que nous procura le mois d'octobre où nous pûmes compter environ une belle semaine au maximum, on peut supposer que plus d'appareils se seraient classés si l'état atmosphérique avait bien voulu être favorable. Or, quelle est l'épreuve de l'année où semblable pourcentage a été enregistré? Dans laquelle, sur neuf partants, a-t-on pu constater huit arrivés? Et les pilotes emmenaient deux passagers, 300 kilogs de charge et ne pouvaient atterrir en cours de route.

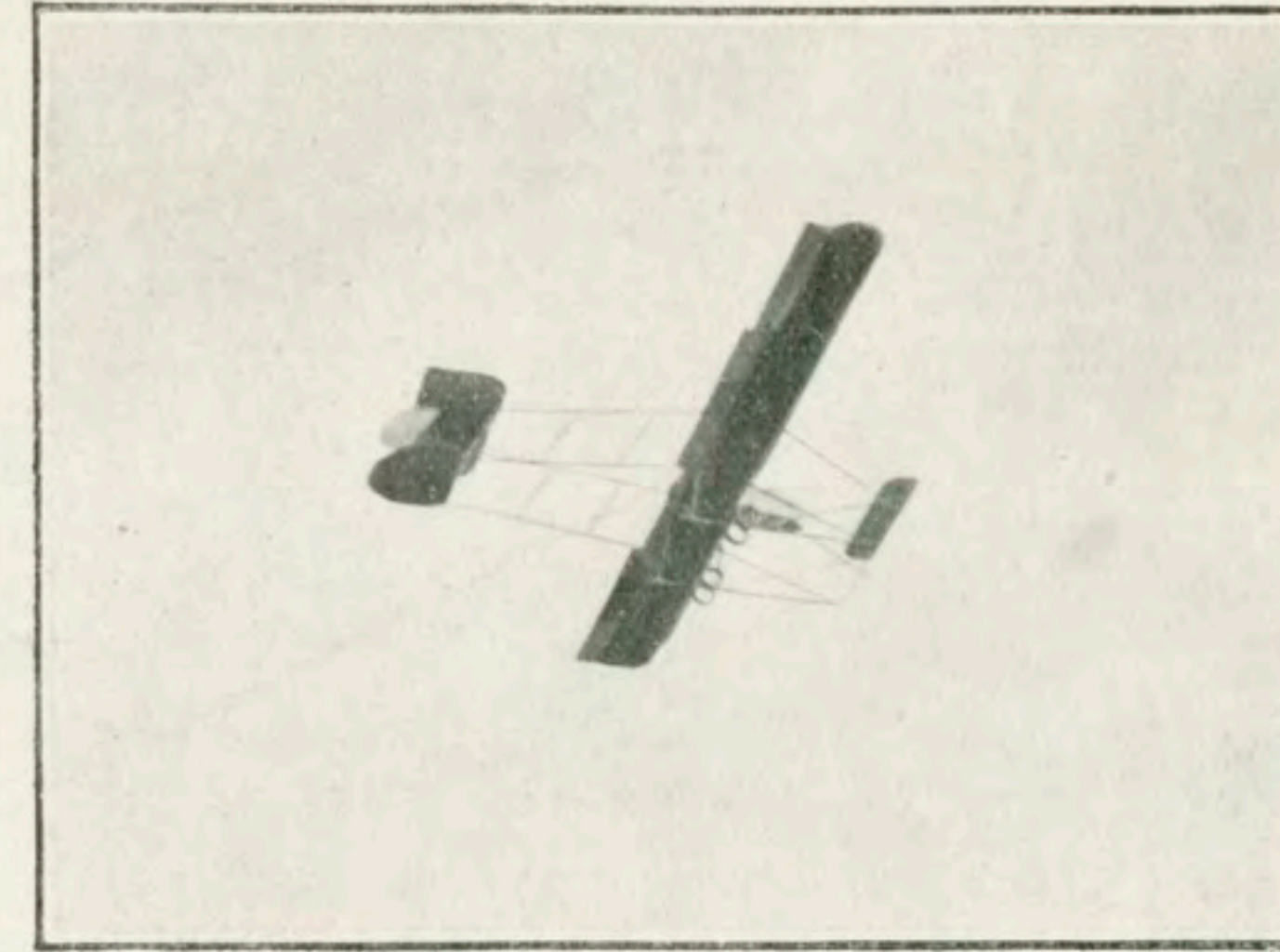
Nous avons déjà dit les mérites de la splendide victoire remportée par Weymann sur son Nieuport et les belles courses du Deperdussin de Prévost, des Farman de Fischer, Barra et Renaux et du Savary de Frantz. Tous s'étaient classés lors du second départ officiel. Le jour de la troisième et dernière épreuve, seuls les deux Bréguet, celui de Moineau et celui de Brégi purent accomplir le parcours de 300 kilomètres Reims-Amiens-Reims. Prévost, Fischer et Védrières, tentèrent un essai, mais la brume les obligea à revenir à l'aérodrome après être allés seulement jusqu'à La Fère. Les deux Bréguet, pilotés par des maîtres, continuaient leur route. Le brouillard les obligeait à suivre la ligne du chemin de fer et ses contours, à une faible altitude. Ils durent faire, par conséquent, un trajet beaucoup plus long que celui qui était exigé, et malgré ce handicap, Moineau se classait second du classement général devant le monoplan pour-



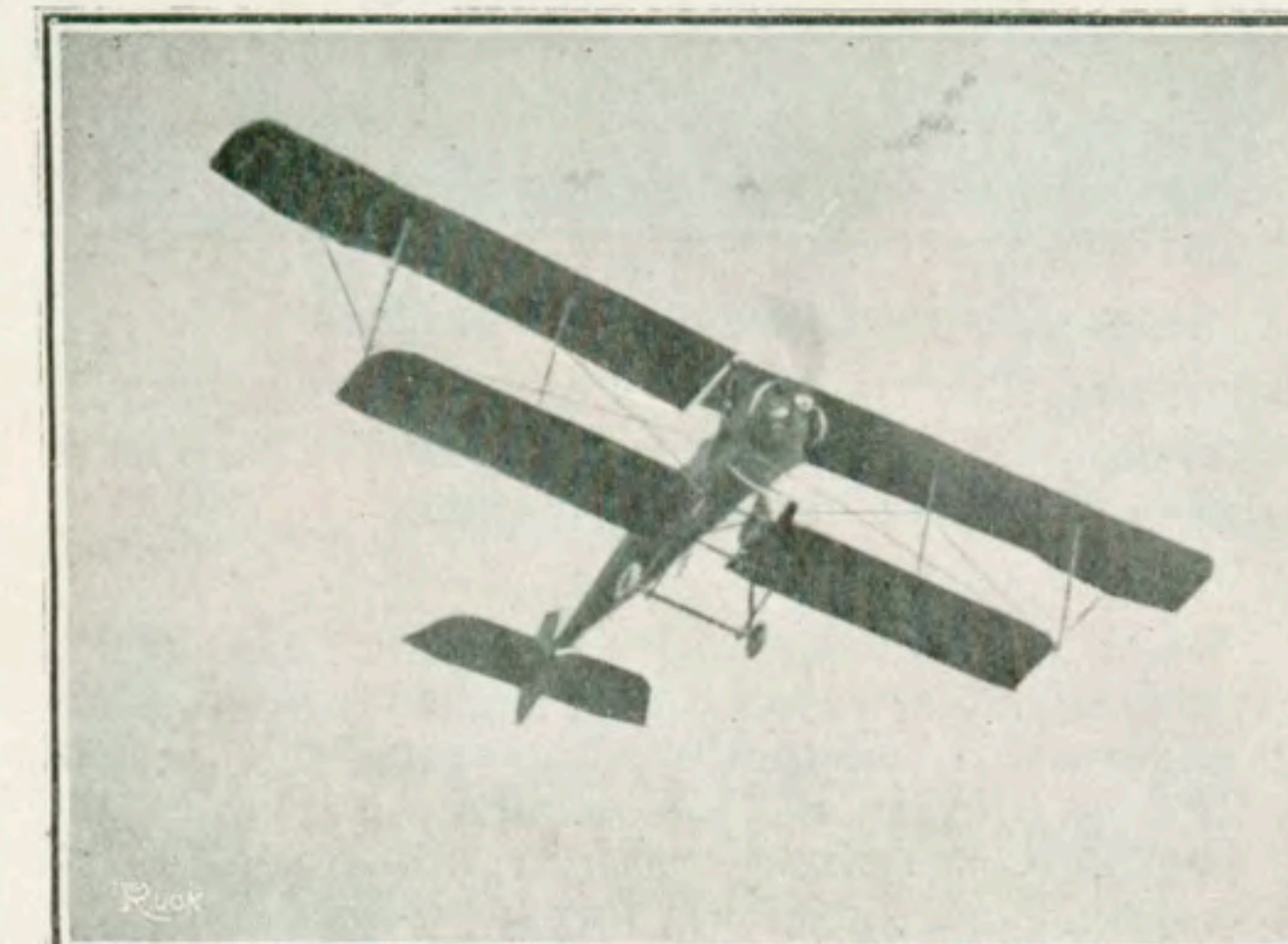
Fischer.
5^e du Concours militaire en 3 h. 33 m. 5 s., moyenne 84 kil. 474. (Dét. techn. : biplan Farman, hélice intégrale Chauvière.)



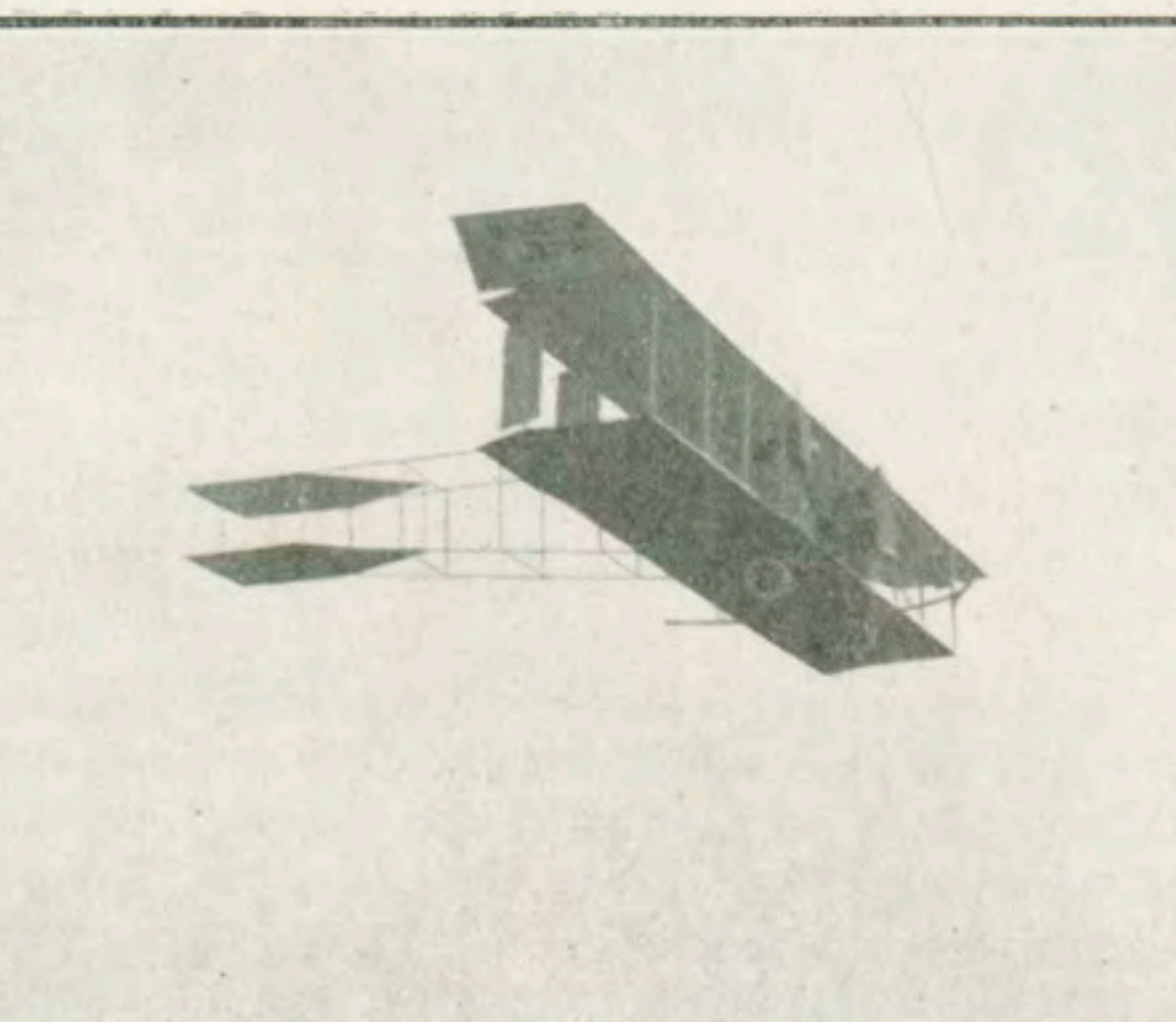
Prévost.
3^e en 3 h. 21 m. 5 s., moyenne 89 kil. 515. (Dét. techn. : monoplan Deperdussin.)



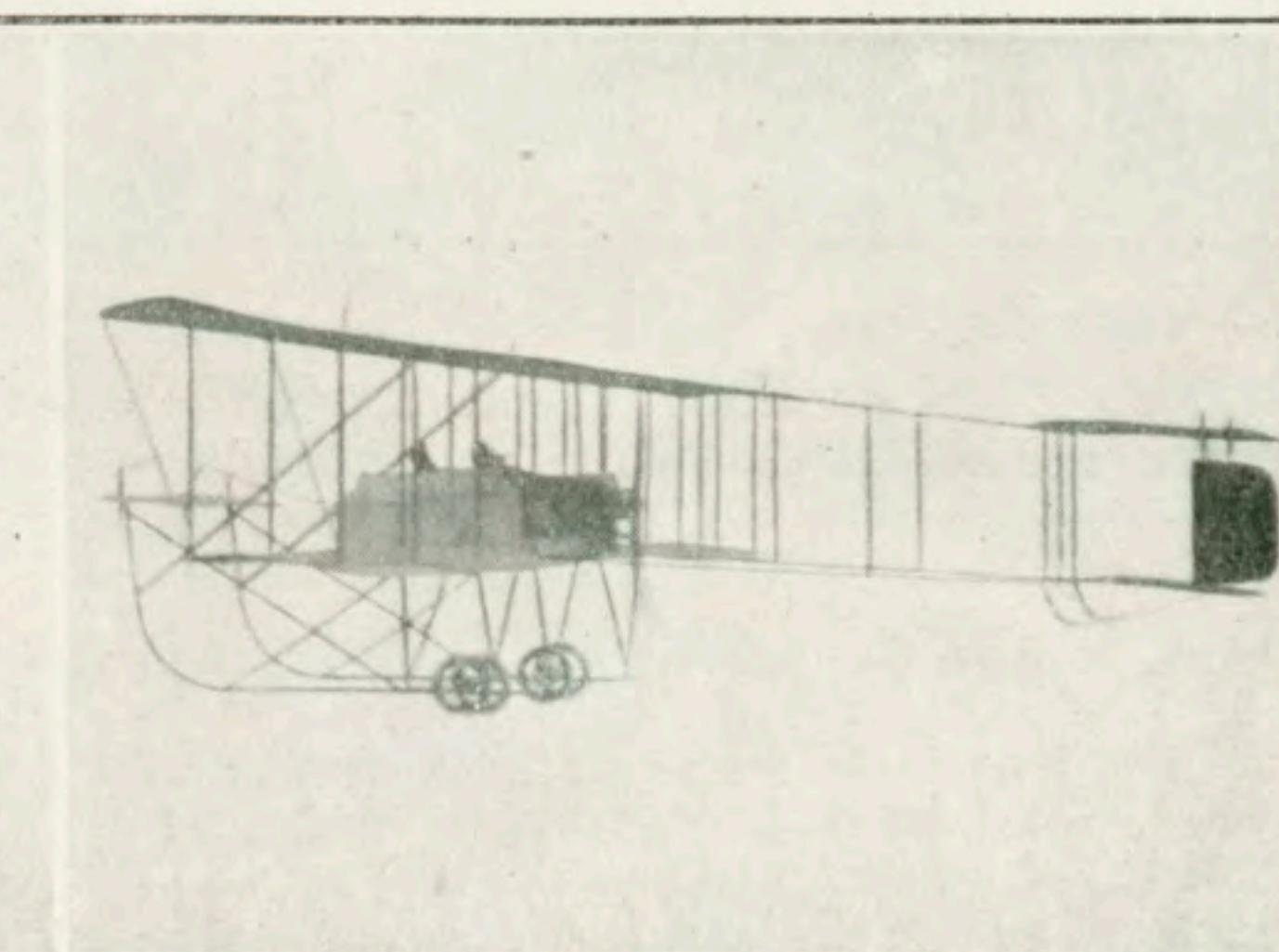
Barra.
6^e en 3 h. 56 m. 13 s. 4/5, moyenne 76 kil. 196. (Dét. techn. : biplan Farman, hélice Chauvière.)



Brégi.
4^e du Concours en 3 h. 26 m. 47 s., moyenne 87 kil. 477. (Dét. techn. : biplan Bréguet, hélice intégrale Chauvière.)

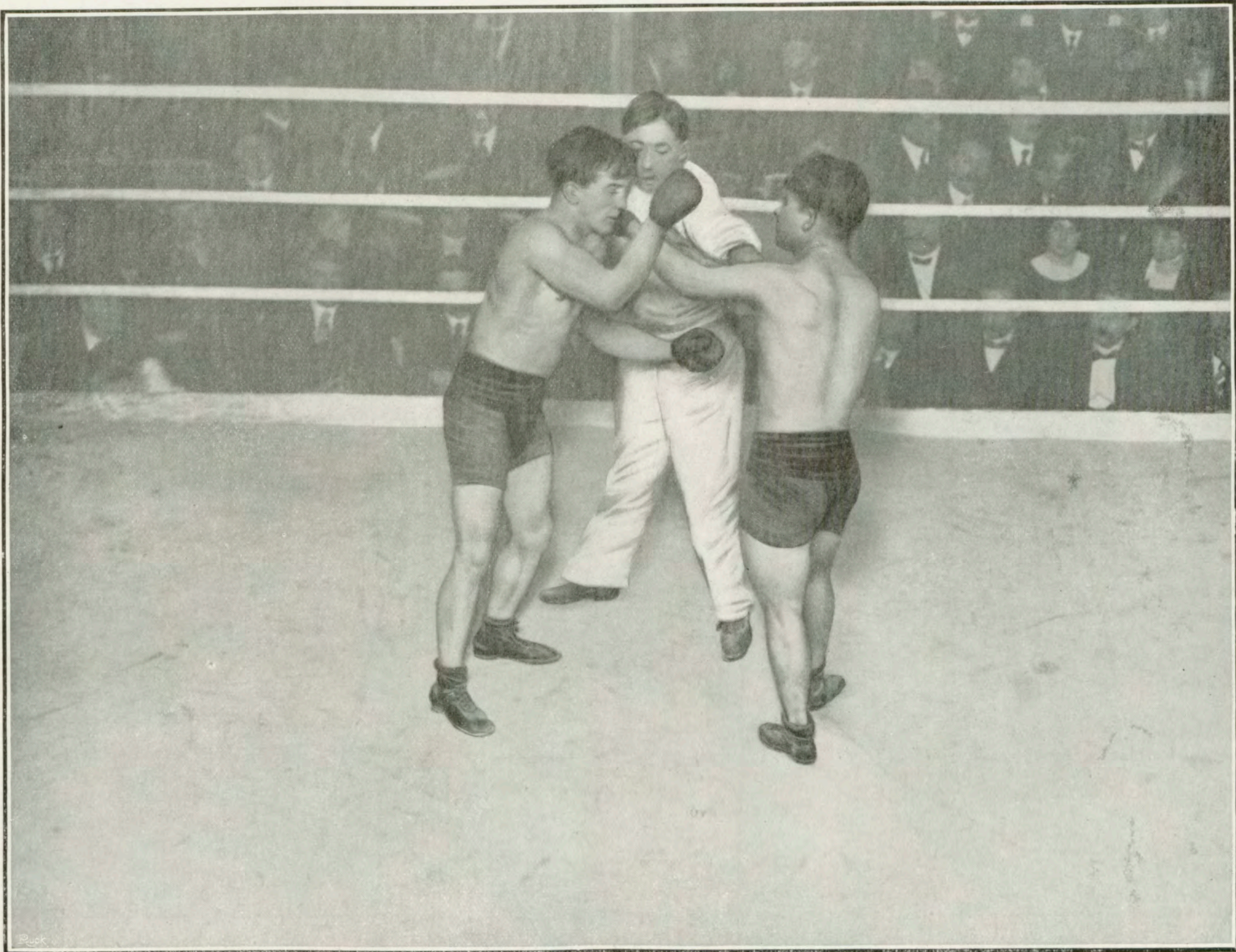


Frantz.
8^e du Concours Militaire en 4 h. 27 m. 49 s., moyenne 67 kil. 210. (Détail technique : hélice intégrale Chauvière.)



Renaux.
7^e du Concours Militaire en 4 h. 8 m. 40 s., moyenne 72 kil. 386. (Dét. techn. : biplan Farman, hélice intégrale Chauvière.)

LA SOIRÉE DE BOXE



Paul Til triomphe de Young Lippo.

Paul Til que nous n'avions pas applaudi depuis longtemps à Paris, a fait, samedi dernier, une rentrée magnifique, parvenant à triompher très nettement de l'Anglais Young Lippo qui avait battu en trois rounds de Ponthieu, le vainqueur de Battling Nelson.

Paul Til a effectué samedi dernier une rentrée retentissante, tandis que le Suisse Badoud, en battant le scientifique Bernstein, s'imposait à l'attention du public.

La soirée de boxe de samedi dernier, au Wonderland, fut des plus intéressantes. Rarement nous fut donné pareil régal sportif. Nous pensions tous que le choc de Paul Til contre Young Lippo serait passionnant. Nous ne comptions pas qu'il serait ce qu'il fut. Le petit poids plume Paul Til que l'Angleterre nous ravit la saison dernière, faisait sa rentrée. Nous l'avons retrouvé toujours aussi scientifique, aussi fin boxeur, aussi dur frappeur et aussi encaisseur. C'est toujours le même athlète félin qui semble un tigre tournant autour de sa cage et qui soudain bondit sur son adversaire, qu'il touche au bon endroit avec une précision admirable. Il a battu Young Lippo de façon indiscutable, s'offrant même le luxe de l'expédier une fois à terre. Cet Anglais est un petit homme doué d'une admirable musculature. Il est difficile de trouver à son poids pugiliste mieux bâti et donnant une semblable impression de vigueur et de puissance. Il est, heureusement pour lui, très endurant, car les coups secs et violents que lui portait son adversaire étaient susceptibles de mettre knock-out tout autre que lui. Pendant toute la première partie du combat, Paul Til mena la danse à sa guise, touchant où et quand il voulait et esquivant les violents uppercuts de l'Anglais avec une science qui lui évita une dure

punition. Lippo lançait, en effet, des coups qui semblaient capables de décrocher la tête qui les recevait. Le jeu du Français consistait surtout à marteler les flancs de son antagoniste, puis à chercher le coup dur à la mâchoire. Au sixième round, le punch portait au bon endroit, Lippo s'écroulait. Mais il n'était pas long à se relever et, alors que tout le monde le croyait irrémédiablement fini c'est à ce moment, au contraire, qu'il commençait à mener la vie dure au Français.

Celui-ci, qui s'était peut-être trop dépensé au début, était moins brillant, quoique esquivant toujours la plupart des attaques et réussissant de puissantes rentrées. Il vivait cependant surtout sur son avance et parvenait à s'assurer une indiscutable victoire qui enthousiasma l'assistance par la maîtrise avec laquelle elle fut obtenue. Il faut espérer que Paul Til nous restera désormais et que nous aurons souvent encore l'occasion de l'applaudir. De tous nos boxeurs, c'est certainement celui qui se rapproche le plus du style merveilleux de Georges Carpentier. A lui de marcher sur les traces de son cadet au point de vue des lauriers officiels.

Auparavant nous avons assisté au match Badoud-Bernstein. On sait que celui-ci avait rencontré celui-là récemment à Genève et qu'il avait abandonné après le quatrième round.

Mais le combat se disputait un dimanche, alors que la veille Bernstein avait soutenu un dur contest à Paris. Un long et fatigant voyage avait augmenté ce handicap. Tout le monde croyait que lors du return-match, le Français s'assurerait la victoire.

On put le croire pendant la moitié de la rencontre, surtout au moment où un puissant direct à la mâchoire envoyait le Suisse s'asseoir par terre. Mais celui-ci se relevait aussitôt, profitait de la confiance de Bernstein et l'expédiait par deux fois sur le sol.

Désarmé, le Français, plus scientifique que son adversaire, devenait cependant une cible pour le puissant Badoud qui le défigurait complètement. Le visage odieusement tuméfié, la joue droite gonflée et donnant l'impression qu'elle allait éclater, le nez boursoufflé, les yeux saillants, la face méconnaissable, Bernstein continuait stoïquement avec un merveilleux courage. Quoique perdant le sang à flots, il prenait même l'avantage dans le dernier round, mais il était trop tard et il laissait une belle victoire à Badoud qui gagnait ainsi ses galons d'excellent boxeur, étant donnée la valeur du vaincu. Que le Suisse travaille: lorsqu'il aura acquis plus de science, peu d'hommes à son poids seront capables d'en triompher.

JACQUES ROMANET.

CARPENTIER

contre HARRY LEWIS



Georges Carpentier,

Georges Carpentier, qui, malgré son jeune âge, 17 ans, est déjà champion d'Europe des poids

Notre champion d'Europe des poids mi-moyens rencontrera, le 13 décembre, le fameux Harry Lewis que nous

Qui aurait pu supposer, même au commencement de l'année, que le 13 décembre prochain le jeune prodige Georges Carpentier serait opposé à celui qui passa pendant longtemps pour le champion du monde des poids mi-moyens, à l'Américain Harry Lewis? Et pourtant, ce match, qui fera époque dans l'histoire de la boxe, va être offert à Paris. A première vue, il est permis de se demander si les organisateurs ne vont pas un peu vite en besogne. Certes, Carpentier ne pouvait remporter une victoire plus indiscutable sur Young Josephs que celle qu'il s'est attribuée. Est-ce là cependant suffisant pour ne pas hésiter à le mettre aussitôt en face d'un homme considéré comme un véritable rocher et doué d'un coup de poing terrible? Nous nous souvenons des beaux matches fournis par Harry Lewis contre son homonyme Willie. Nous avons encore présente à la mémoire la terrible punition que lui infligea Leo Houck. Or, Carpentier joint-il à la science de Willie Lewis la puissance de Leo Houck? Voilà toute la question, voilà ce que nous saurons mercredi prochain. Certains assurent que Carpentier va à un échec certain, ajoutant que si Henry Lewis le frappe trop durement cela peut décrocher le cœur du jeune Français.



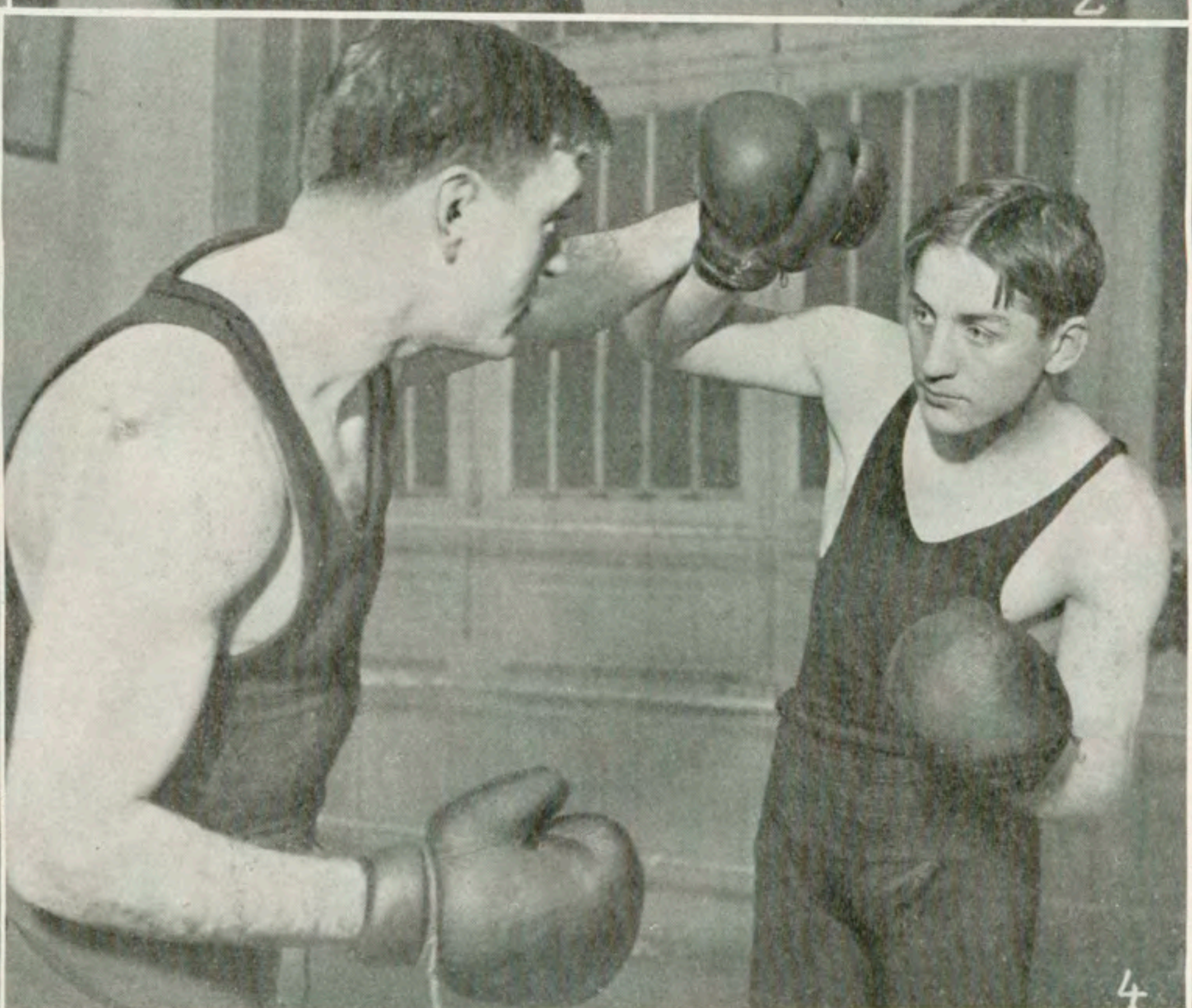
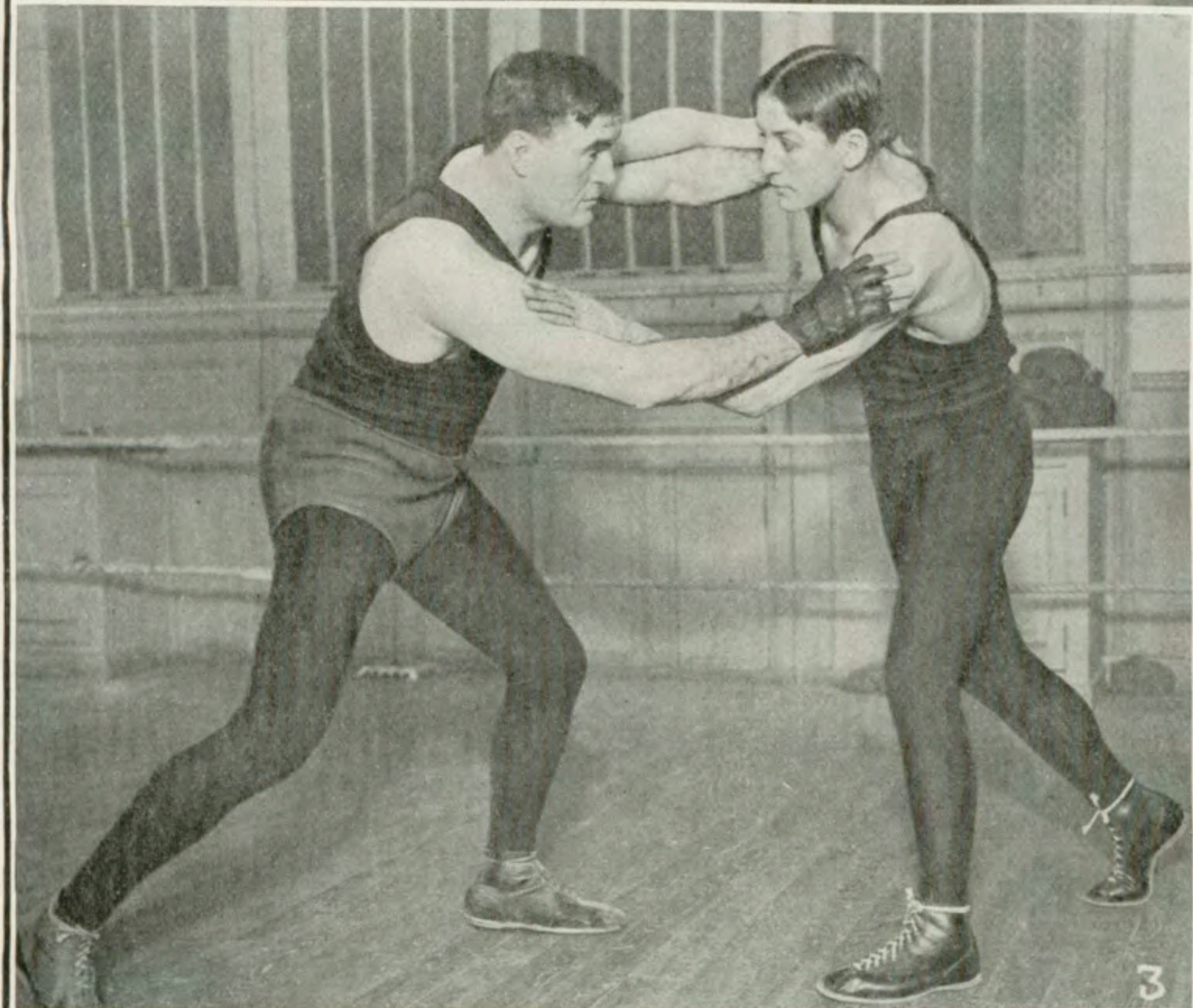
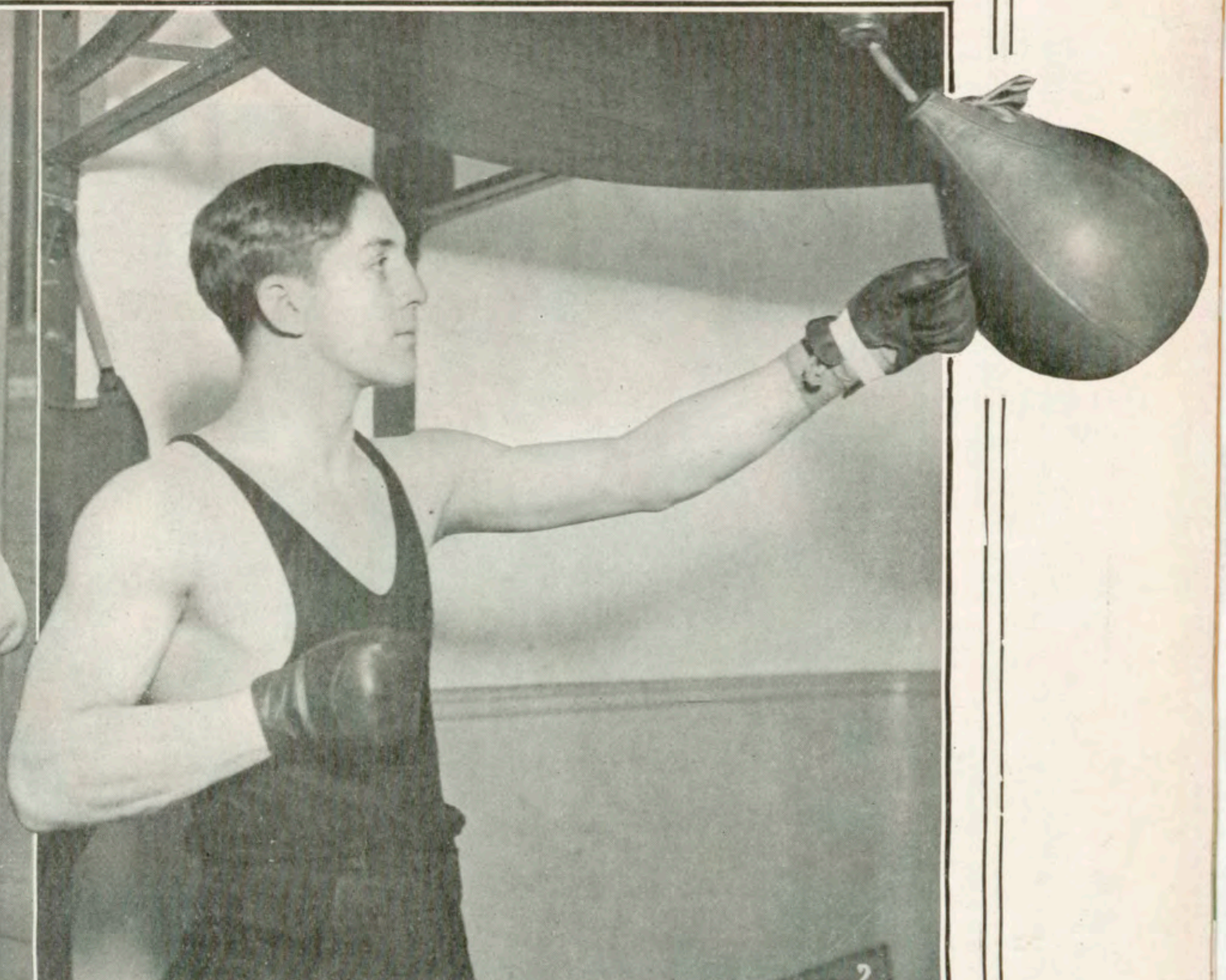
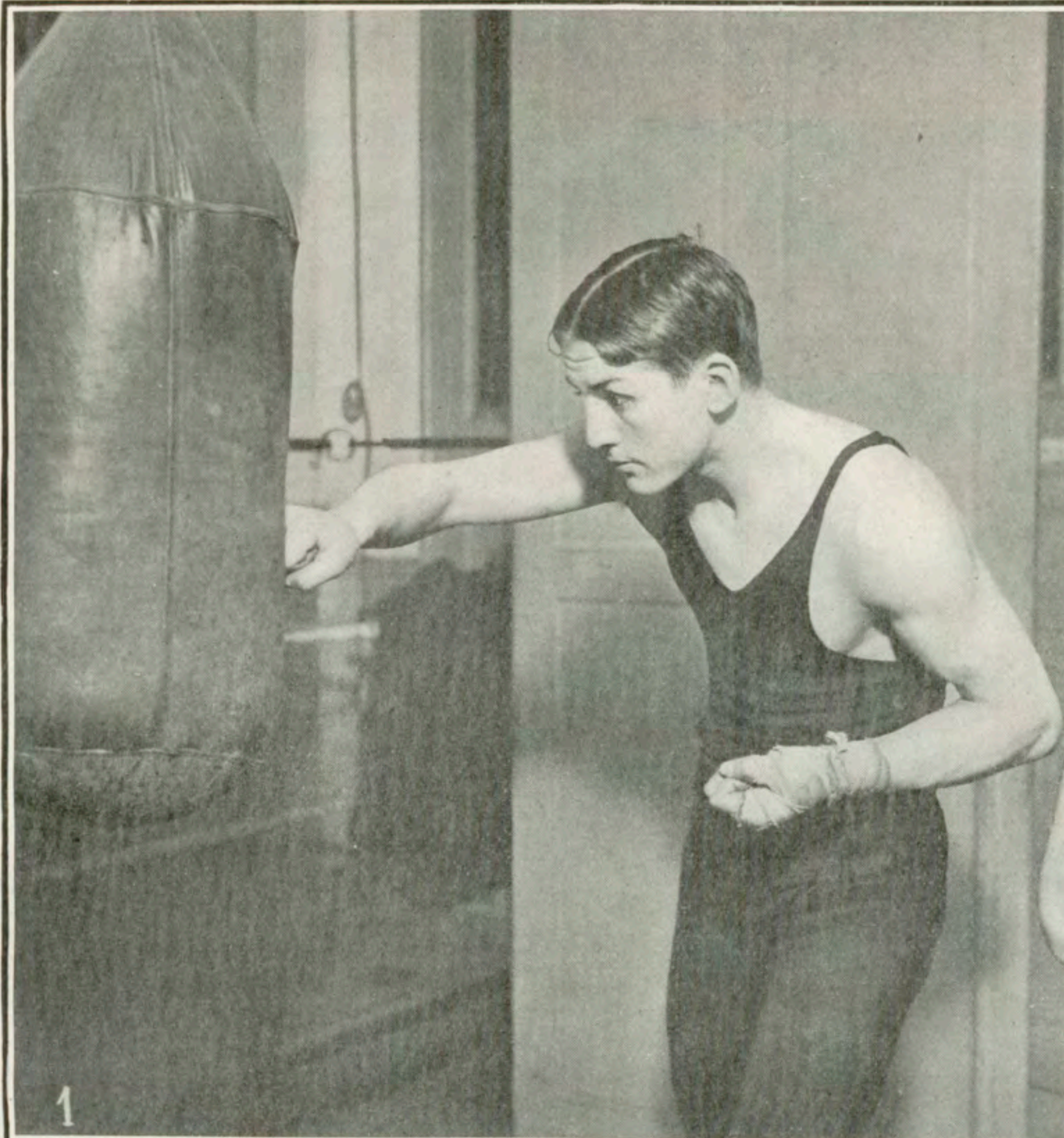
champion d'Europe.

mi-moyens, rencontrera le 13 décembre le champion américain Harry Lewis.

avons souvent applaudi en France. Le Français peut-il espérer la victoire? Ou va-t-il à une défaite certaine?

D'autres trouvent qu'il aurait été préférable d'organiser d'abord un match Carpentier-Moreau, Carpentier-Willie Lewis ou Carpentier-Jim Sullivan. Il est certain que la rencontre, qu'on nous promet d'ailleurs, entre Carpentier et Willie Lewis, doués tous deux d'une science et d'une finesse admirables, constituerait un régal rare, alors que peu de batailles pourraient être plus animées que celle qui mettrait aux prises Harry Lewis et Marcel Moreau, pugilistes surtout frappeurs et encaisseurs. Mais ce sont là combats que nous aurons sans doute le plaisir d'applaudir cet hiver, puisque maintenant nous possédons, parmi les boxeurs français, une pléiade d'athlètes susceptible d'être opposée aux meilleurs champions du monde entier.

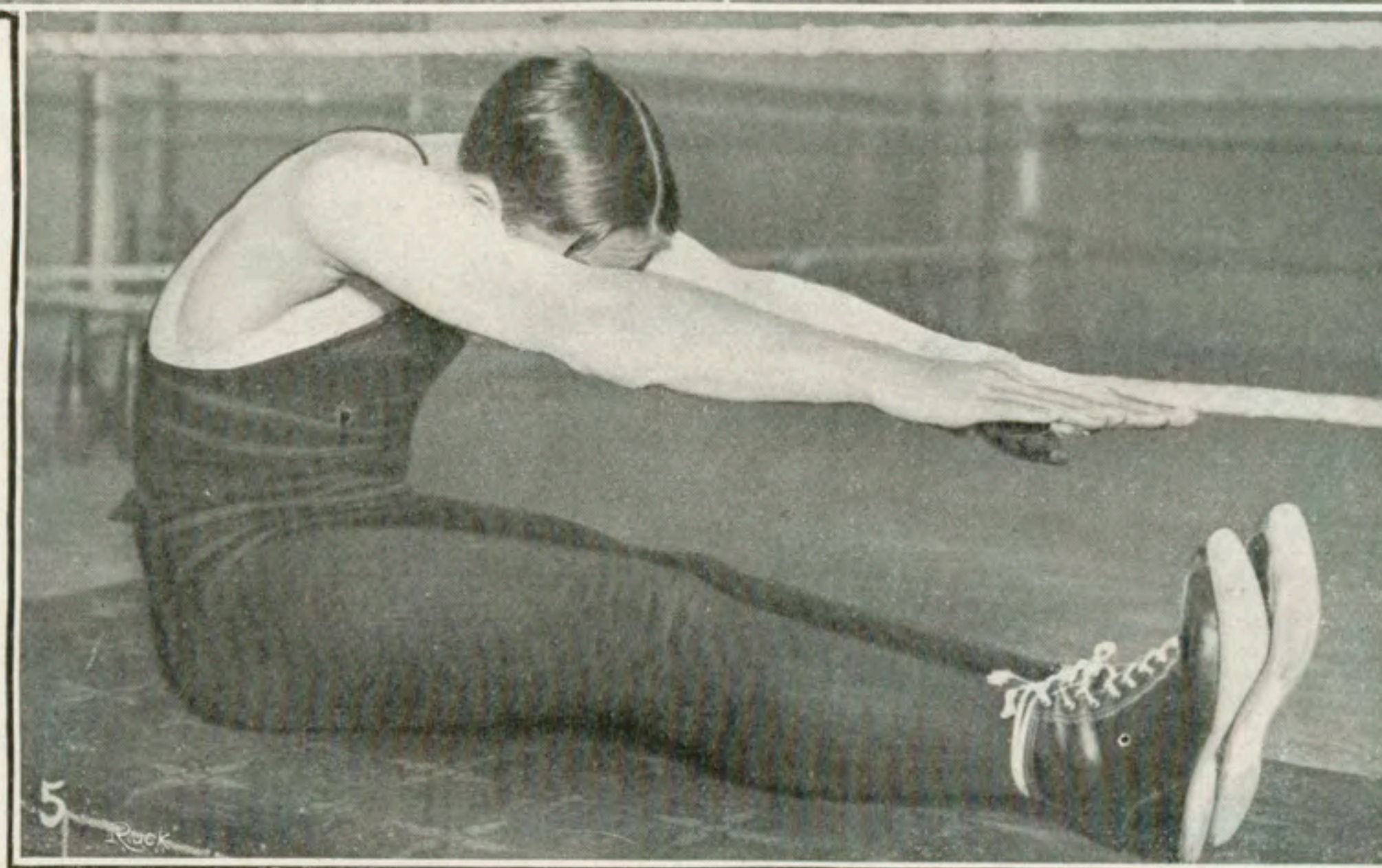
A notre avis, le match Carpentier-Harry Lewis doit nous réserver une surprise. Pour beaucoup, il ne saurait être question d'une victoire du jeune Français. Il est en effet difficile d'admettre qu'un boxeur qui, au mois de mars dernier, était encore poids léger, alors qu'à l'heure actuelle il se trouve poids moyen, qui n'a que 17 ans et va se rencontrer avec un homme de 25 ans ayant soutenu plus de 130 combats, puisse venir à bout de son adversaire. Mais nombreux étaient ceux qui raisonnaient ainsi au moment du match Carpentier-Young Josephs. Ils disaient que l'Anglais, vieux prati-



L'entraînement de
1. Georges Carpentier s'entraîne au sac de crin. — 2. Il fait du punching-ball. — 3. Il fournit quelques minutes de lutte où il

quant du ring, viendrait à bout de notre phénomène national. Celui-ci a donné la plus belle réponse qu'il pouvait fournir, celle que nous souhaitons qu'il fasse mercredi.

Evidemment, si Harry Lewis réussit à l'atteindre d'un de ces coups de massue qu'il sait porter avec tant de puissance, il est à craindre que Carpentier ne soit très handicapé pour ne pas dire plus. Mais si, grâce à sa science de l'esquive, il peut éviter les plus dures attaques de l'Américain, si, en se servant de son allonge et de sa vitesse, il peut marteler sa face comme il fit avec Eustache, si, surtout, les corps-à-corps sont interdits, ce



La gymnastique suédoise.

Georges Carpentier fait chaque jour dix minutes de gymnastique suédoise pour entretenir la souplesse de ses membres. Il n'aura pas trop de tous ses moyens pour résister à son rival.

Georges Carpentier.

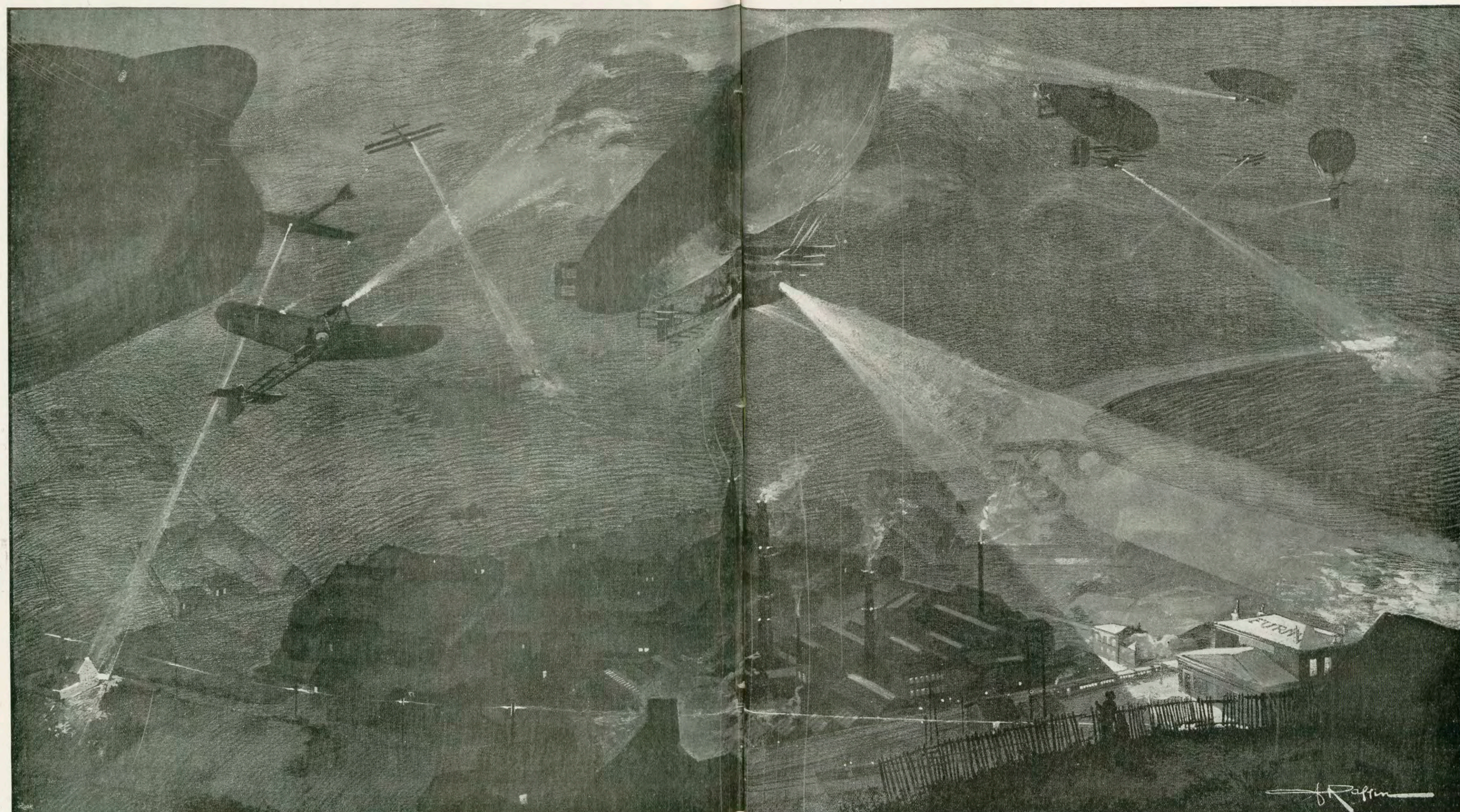
s'agit seulement le se pousser mutuellement par des efforts sur les bras. — 4. Il boxe trois rounds contre Grognet.

que ne manquera pas d'exiger l'excellent manager qu'est François Descamps, il peut très bien prétendre à la victoire.

De toutes façons nous pouvons avoir la conviction d'assister là au match le plus passionnant qui nous ait été donné jusqu'à ce jour. Il y aura mieux que deux excellents boxeurs l'un en face de l'autre, il y aura un Français, qui tâchera de s'imposer définitivement comme l'un des prétendants les plus sérieux au titre de champion du monde des poids moyens que Billy Papke, fini, miné, va transmettre sous peu à quelque Frank Klauss.

JACQUES MORTANE.

LE GOUVERNEMENT ADOPTE UNE LÉGISLATION AÉRIENNE



COMMENT POURRONT CIRCULER LA NUIT LES VÉHICULES AÉRIENS

Le gouvernement a publié dans le Journal Officiel un projet de décret de réglementation de la navigation aérienne. Nous avons réuni, dans ce dessin, la plupart des articles de ce texte relatifs à la circulation nocturne. Nous donnons la signification de quelques-uns des cas prévus : les ballons dirigeables doivent être munis d'un feu blanc à l'avant, d'un feu vert à droite, d'un feu rouge à gauche. S'il est rattrapé par un autre aéronef, le dirigeable doit montrer un feu blanc derrière. Les mêmes mesures s'appliquent aux avions, avec la tolérance toutefois de porter un seul fanal disposé de façon à montrer un feu vert à droite et rouge

à gauche. Les sphériques auront un fanal à feu blanc, prêt à servir et à se montrer à l'approche d'un autre aéronef. Les appareils à moteur devront toujours s'écarter des ballons libres. Quand deux de ceux-là se croiseront, celui qui verra l'autre sur la droite de sa propre direction s'écartera de la route de cet autre aéronef. Ce lui qui en rejoindra un devra s'écarter de la route de ce dernier. Quand un dirigeable se disposera à atterrir la nuit, il devra faire clignoter ou agiter un feu blanc en maintenant allumés ses feux de côté. Les cheminées de plus de 50 mètres de haut et les fils de force devront être munis de feux blancs.

LES ÉQUIPES QUI VIENNENT (1)

VIII

Nous continuons aujourd'hui notre série d'études sur les équipes qui viennent. Quoique, à vrai dire, celle qui nous occupe aujourd'hui, l'Aviron Bayonnais, soit une équipe arrivée et en passe de devenir le plus redoutable adversaire du Stade Bordelais.

La jolie race que cette race béarnaise à qui nous devons une des meilleures équipes françaises ! Les hommes de là-bas sont robustes, bien plantés, résistants à la fatigue et courageux comme des lions ; il est donc tout naturel que le rugby ait pris chez eux une extension aussi grande que rapide.

Dans la région, d'ailleurs, tout le monde s'adonne aux sports avec passion ; les équipes de rugby sont nombreuses et excellentes ; je ne citerai pour mémoire que Biarritz, Agen, Pau et celle qui nous occupe aujourd'hui, Bayonne la meilleure de toutes.

L'Aviron Bayonnais est un team de très grande valeur qui a l'énorme avantage d'être arrivé à force de courage et d'énergie par ses propres moyens et sans le secours d'étrangers, l'équipe ne s'en porte pas plus mal d'ailleurs ; les voisins en savent quelque chose.

Les saisons. En 1907 et 1908, précédentes. L'Aviron Bayonnais qui succombait jusque là assez régulièrement devant son rival direct le Biarritz Stade, parvenait à le battre dans un match officiel, comptant pour le championnat de 3^e série de Guyenne et Gascogne ; cette victoire fut annulée par suite d'une application un peu trop stricte des règlements de l'Union. On peut néanmoins la considérer comme le point de départ des succès du quinze.

La saison 1908-1909, vit, en effet, l'Aviron Bayonnais, champion de 3^e série, admis dans la catégorie supérieure. En 1909-1910, il en est encore champion et termine sa saison après de brillantes victoires sur Agen, Pau, Libourne ; par un coup de maître, il bat, à Paris, l'Evreux Athletic Club, s'adjugeant le championnat de France de 2^e série.

La Guyenne et Gascogne ayant disparu pour donner naissance au Périgord-Agenais et à la Côte d'Argent. L'A.B. est admis dans la 1^{re} série de la Côte d'Argent ; il triomphe du Bordeaux Etudiants Club, du Sport Athlétique Bordelais et se classe second derrière le S. B. U. C. qui le bat par 23 à rien.

Notes sur les joueurs. Les avant : Fortis. — Pilier de mêlée. Joueur de poids, très résistant, sait à l'occasion doubler ses trois-quarts. — A fait de grands progrès dans le jeu ouvert.

Igueniz. — Sens très net du jeu. Dégage à propos, très adroit de ses mains.

Beaulieu. — Pilier puissant, joueur de tout repos, qui possède une bonne vitesse.

Dichary. — Ancien joueur du Club Athlétique Périgourdin et de l'équipe du 50^e régiment d'Infanterie : Champion de France militaire. Ancien équipier des lignes arrières, a conservé toute sa vitesse, dribbleur émérite, possède une défense impeccable.

Labeylie. — Ancien trois-quart aile, très perçant, redoutable dans le jeu ouvert par son adresse, ses feintes et son sens de la passe.

Fernand Forgues. — Capitaine de l'équipe. International, a joué contre l'Ecosse et le Pays de Galles où il fut, de l'avis de nombreuses compétences, le meilleur homme du quinze français.

Réputé pour ses ouvertures dans les touches et les cafouillages.

Jules Forgues. — Tient de son frère. A joué trois-quarts l'an dernier dans l'équipe première du Penarth Football Club.

Domercq. — Un des joueurs les plus brillants du quinze ; a joué longtemps demi avec succès.

Destiné à remplacer Peyroutou à l'ouverture. Très fougueux et très adroit.

Les demis : Hedembaigh. — Le benjamin de l'équipe, choisi comme remplaçant dans l'équipe du Sud. Très en train, est toujours sur la brèche. Très adroit de ses pieds et de ses mains.

Peyroutou. — Plusieurs fois international. Ancien capitaine de l'équipe de Périgueux. Joli feinteur, très difficile à arrêter. Quitte malheureusement l'équipe.

Les trois-quarts : Lafitte. — Ancien capitaine du Biarritz Stade. Vieux joueur rompu à toutes les ficelles. Toujours à sa place.



L'équipe de l'Aviron Bayonnais.

Debout : Poeydebasque, Domercq, Roé, Ferrand, Forgues (capit.), Beaulieu, Fortis, Labeylie, Jules Forgues. — Assis : Fouillassard, Dichary, Hedembaigh, Lafitte, Chateau, Igueniz, Peyroutou.

Château. — Un des joueurs les plus scientifiques du Sud-Ouest, choisi comme remplaçant dans l'équipe du Sud ; sert son aile avec une maîtrise rare. Arrête bien les dribblings.

Roé. — Ancien joueur international du Pays de Galles... en association, puis trois-quart dans les équipes de Penarth et de Swansea. Admirable feinteur, virtuose du drop goal, très bons coups de pied. Possède une vitesse très appréciable.

Poeydebasque. — Ailier redoutable, adroit et perçant dégage merveilleusement en touche.

L'arrière : Fouillassard. — Très jeune, mais peut très bien faire. A joué à Pau et à Tarbes. Bons coups de pied. Courageux sur l'homme.

La saison actuelle. L'Aviron Bayonnais n'a connu, depuis le commencement de la saison, que des succès, a fait une défaite à Nantes.

Le 8 octobre, l'Aviron Bayonnais triomphait du Stadoceste Tarbais par 18 points à 6, puis le 15 par 14 à zéro ; le 22, il bat l'Union Sportive Montalbanaise par 19 à 3, puis par 23 points à trois.

Le 12 novembre, le Biarritz Stade succombait devant les Bayonnais par 15 points à rien.

Le 19 à Nantes, fatigués par le voyage, les invincibles champions succombaient par 3 points à rien.

Le 27, ils se réhabilitaient en écrasant Mauléon par 45 points à 3.

Les finales de championnats, soyons-en sûrs, donneront lieu à de grandes surprises et les joueurs de l'Aviron Bayonnais se feront certainement remarquer.

Je ne parle pas des équipes voisines qui seront obligées de s'incliner devant la fougue et la science des Bayonnais, je vais plus loin, j'affirme que les champions Basques menaceront Bordeaux, si même ils ne triomphent pas.

Le championnat de France n'est pas encore gagné ! En attendant, l'Aviron Bayonnais s'entraîne avec cœur ; tous les teams méridionaux y passent les uns après les autres, et l'un de nos confrères sportifs parlant des victoires intitule ses articles ; toujours Bayonne ! Les Bayonnais invincibles, etc.

Voici le moment où les sociétés parisiennes vont déplacer leurs équipes ; plusieurs iront matcher dans le Midi, et que ce soit le Racing, le Stade ou le S. C. U. F., il est à prévoir que tous ceux qui passeront rendre visite aux redoutables Pyrénéens, en reviendront battus, et très impressionnés par le jeu de leurs adversaires.

Ajoutons à cela, que, comme les teams des grandes villes, nos montagnards commencent à se payer le luxe de recevoir des équipes anglaises, et on admettra que, en pleine possession de leurs moyens physiques et supérieurement entraînés, ils puissent se montrer parmi les redoutables compétiteurs au titre de champions.

L'équipe. L'équipe de l'Aviron Bayonnais est très allante, solide et homogène ; les équipiers jouent groupés et leur jeu est très plaisant à voir. Tous les joueurs du team sont des joueurs de classe, Forgues et Peyroutou, tous deux internationaux, valent à eux seuls une équipe.

Les avant, lourds et solides, se dépensent sans compter : leur impétuosité toute méridionale les rend des plus dangereux pour l'adversaire en même temps qu'elle rend le jeu vite et plaisant. Quoique le sang du Midi soit, dit-on, très chaud, les avant basques savent se modérer à propos, et se montrent très fins, par exemple à la touche ou ils sont passés maîtres dans l'art d'escamoter le ballon à leurs adversaires.

Les demis sont remarquables : de Peyroutou, il n'y a rien à dire, Hedembaigh, qui vient de s'imposer à l'attention de tous en jouant contre Paris, il fut le meilleur homme sur le terrain, tous deux connaissent le jeu à fond et en font profiter leur équipe.

Quant à la ligne de trois-quarts, elle est simplement merveilleuse, l'international gallois Roé, le seul étranger de l'équipe et encore un étranger qui est presque Basque ; Lafitte, vieux joueur, se charge d'emmener la ligne. Les attaques des trois-quarts sont impétueuses comme celles des avant, ceux-ci ont une grande habitude du ballon et le rattrapent très adroitement.

L'arrière, sans être un grand ténor du rugby, est un homme sûr et de tout repos ; il arrête et plaque avec brio, ses coups de pied savent trouver la touche, ce qui est le principal.

De telles unités, commandées par un joueur de la classe de Forgues, ne peuvent que faire des choses remarquables ; car il ne faut pas s'y tromper, notre merveilleux avant international joint à ses qualités de joueur, les qualités peut être plus remarquables, s'il est possible, de capitaine. Souvenons-nous, d'ailleurs, qu'il a, en deux ans à peine, fait passer son team dans la catégorie des aspirants champions.

En un mot, Bayonne est une grande équipe, qui joint à de splendides unités, une homogénéité parfaite, une compréhension du jeu absolument innée et un grand désir d'arriver. C'est pour cela qu'elle arrivera, ce qui sera justice et fera plaisir à tous ceux qui aiment le courage.

D'ailleurs les Parisiens ont pu admirer dimanche dernier le jeu des équipiers bayonnais du team basque.

JEAN AUGER.

LA RENCONTRE STADE-RACING

Par 6 points à 6, le Racing Club de France et le Stade Français ont fait match nul pour leur 50^e rencontre.



Une touche du Racing.

Contrairement à l'attente générale, les avants du Racing résistèrent avec succès à leurs adversaires, s'assurant souvent l'avantage, même après le départ de Guillemain.

Une touche du Stade.

Les avants du Stade ne jouèrent pas avec leur cohésion habituelle, le match nul fut un peu leur fait.

VOILA un résultat qui n'est pas fait pour éclaircir l'horizon ! Match nul ! J'avoue que je n'y croyais pas, j'aurais pris du Stade tant qu'on aurait voulu et voilà que c'est tout juste si mon favori n'a pas été battu ; il est bon d'ajouter que je puis dire exactement la même chose du Racing, les deux clubs ayant eu une déveine noire. En tous cas, les bleu et blanc ont fait preuve d'un courage et d'une énergie au-dessus de tout commentaire et, après avoir été dominés pendant la première mi-temps, non seulement ils égalisèrent, mais ils menacèrent leurs adversaires au cours de la seconde partie du jeu.

Le fait saillant de la journée est sans contredit la résistance que les avants du Racing opposèrent à ceux du Stade ; personne n'en voulait croire ses yeux.

Les avants bleu et rouge trouvèrent à qui parler, ce qui dut pas mal les étonner, car ils ont plutôt l'habitude, avec le Racing, de faire ce que bon leur semble ! Qu'ils se tranquillisent, d'ailleurs, ça reviendra probablement, car au club doyen les meilleurs décisions durent ce que durent les roses.

Une constatation en passant, c'est que les rencontres Stade-Racing manquent parfois de courtoisie et la preuve, c'est que Guillemain s'est vu expulsé pour avoir boxé un adversaire ! Avait-il tort ? Je n'en sais ma foi rien ! Mais ce que je sais, c'est que les joueurs ont tout à perdre en ne faisant pas quelques petites concessions.

Les équipes en présence ont, dans l'ensemble, fort bien joué ; Failliot et André, au Racing, furent remarquables dans l'attaque, Lane fut admirable dans la défense, Varvier fut bon. Au Stade, Paoli et Vareilles furent les meilleurs.

Dans la première mi-temps, les stadistes ont commencé par dominer, les bleu et blanc étant réduits à une défense quasi continuelle qui fut d'ailleurs fort honnête, de nombreuses touches au profit du Stade, un essai de Leblond enthousiasme les partisans, puis, sur la fin, le Racing secoue sa torpeur et reprend l'avantage, grâce à Burgun et Failliot, sans réussir toutefois à marquer.

A la reprise, le club doyen donne un solide coup de collier, et les attaques succèdent aux attaques, Combe est sur les dents et ne sait où donner de la tête, Failliot réussit un essai en touchant le ballon, tombé derrière les buts du Stade. Puis, Vareilles est obligé de quitter le terrain, et quelque temps après, Guillemain le suit, à cause de l'incident dont je parlais plus haut.

Les avants du Racing qui, jusqu'ici, ont fort bien joué, fléchissent un instant, ce qui suffit pour permettre à Galichon d'augmenter de



Une charge du Stade.

Après leur avantage du début et quelques charges brillantes, les bleus et rouges furent constamment dominés.

trois points l'avantage de son club. Puis, le Racing redevient menaçant. André manque de peu l'essai, qui est finalement réussi grâce à Monniot. Les deux clubs sont alors deat heat et y restent.

Comme on le voit, les deux clubs ont fait sensiblement jeu égal ; on peut compter la première mi-temps à l'avantage du Stade, et la seconde pour le Racing-Club de France. Tous deux ont d'ailleurs consciencieusement cafouillé vers la fin de la partie.

Si le match devait se rejouer, je serais très perplexe pour choisir mon favori : le Racing, instruit par l'expérience, va dit-on remanier toutes ses lignes et il sortira de là quelque chose de merveilleux ! C'est possible, mais je n'aime guère les remaniements au milieu d'une saison.

Le Stade, qui vient d'être brutalement rappelé à la réalité des choses, profitera je crois de la leçon de dimanche ; il tâchera d'avoir une mêlée solide et surtout unie, et c'est pourquoi, toutes réflexions faites, je ferais de lui à la fin mon favori.

Le cas Vareilles ayant été solutionné au profit du Stade, voilà donc ce club en tête du championnat. Gardera-t-il longtemps sa place ? On ne peut l'assurer, car le Sporting n'a pas l'intention de se laisser faire.

Jamais nous n'avions eu un championnat de Paris aussi passionnant ; après le match Racing-S.C.U.F., où ce dernier triompha de justesse, voilà le Sporting Club de Vaugirard qui entre en lice et triomphe du champion de Paris de l'an dernier. Enfin, pour compliquer encore plus le classement, voilà que les deux doyens se mêlent de faire match nul. Tout le monde se défend, il n'est pas jusqu'au Paris Université Club qui ne fasse tout son possible pour arriver.

La vérité c'est qu'à Paris, il y a au moins quatre sur cinq des clubs capables de prétendre au titre ; le championnat y a gagné en intérêt et toutes les rencontres sont passionnantes ; elles le seraient encore bien plus si on laissait entrer un club ou deux en 1^{re} série.

En tous cas, si les équipes parisiennes deviennent sensiblement de même force, elles ne font pas de progrès marquants si on les compare à leurs rivales de province. Il n'est pas une petite ville qui n'ait maintenant son équipe de rugby et les jours sont passés où le Racing et le Stade se contentaient de leur envoyer des équipiers troisième et quatrième. Gardons-le précieusement, notre championnat de Paris ; dans quelques années, c'est le seul dont les clubs de la capitale pourront se disputer la palme, le championnat de France sera pour les autres.

J. A.

LES BASQUES BATTENT LES PARISIENS



Le Midi bouge.

Avec une ardeur et une impétuosité extraordinaires, les Basques s'assurèrent le meilleur d'un bout à l'autre de la partie. La mêlée parisienne fut absolument annihilée par la mêlée adverse qui fournit un travail acharné. Les joueurs méridionaux se montrèrent précis et sûrs, aussi bien dans leurs dribblings que dans leurs impeccables jeux de passes.

DEPUIS le commencement de la saison, le ciel semble vouloir à plaisir faire jouer les matches de football rugby sous la pluie : le jeu s'en ressent, hélas !

Et pourtant, la partie que disputèrent à Colombes, Basques et Parisiens fut presque

remarquable du fait des Basques ! Les pauvres gens, ils ne seront jamais assez félicités d'avoir réussi à bien faire dans des conditions aussi mauvaises.

Ces diables de Basques sont des gaillards qu'il n'est pas facile de contenir ; que de charges, que d'impétuosité, tudieu ! les avants parisiens n'en sont pas encore revenus. Voilà des gens qui ont de l'étoffe et qui comprennent le jeu ; les off-sides leur sont, il est vrai, un peu trop fréquents ; mais allez donc vous fâcher avec des gens qui ont si bien arrangé l'équipe parisienne.

Car les représentants de la capitale furent absolument surclassés, il n'y a pas d'autre mot à employer pour donner une impression franche sur la partie ; un ou deux peut-être furent moins mauvais que les autres, mais tout le reste du

lot fut absolument au-dessous de tout. L'équipe basque, au contraire, fut remarquable. Au bout de dix minutes de jeu, leurs avants avaient déjà mis en lambeaux la mêlée adverse ; quant aux lignes arrières, elles s'offrirent de temps en temps une petite promenade de santé assez agréable à voir. Et il avait plu ! Et le ballon était semblable à une motte de beurre. Jugez un peu si, par hasard, nous avions eu un temps sec ; avec leurs passes adroites, les Méridionaux gagnaient avec dix points de plus.

Tous les hommes chez eux sont à féliciter ; les meilleurs furent peut-être Hedembaigh, Lafitte et surtout Roe, le Basque-Gallois qui fut absolument étourdissant. Quant au capitaine Guichemerre il sut faire des ouvertures précises qui aboutirent.

J. A.



Une touche.

A la touche, la supériorité des Basques était manifeste. Ils avaient une façon de jouer qui affolait les Parisiens. Ceux-ci n'avaient pourtant pas besoin de cela pour mal faire. Le terrain glissant et lourd rendait les combinaisons de jeu assez rares, heureusement pour les représentants de la capitale.

Prévost monte à 3.000 mètres avec passager

A peine le Concours d'aviation militaire est-il terminé, que le jeune Prévost, l'excellent pilote du monoplan Deperdussin, vient de se signaler à nouveau à l'attention du public par une prouesse d'autant plus méritoire qu'elle a été accomplie par un temps presque sibérien. Il s'est attribué le record de la hauteur avec passager, en s'élevant à 3.000 mètres avec M. Besnard, directeur de l'aérodrome Deperdussin, de Courcy.

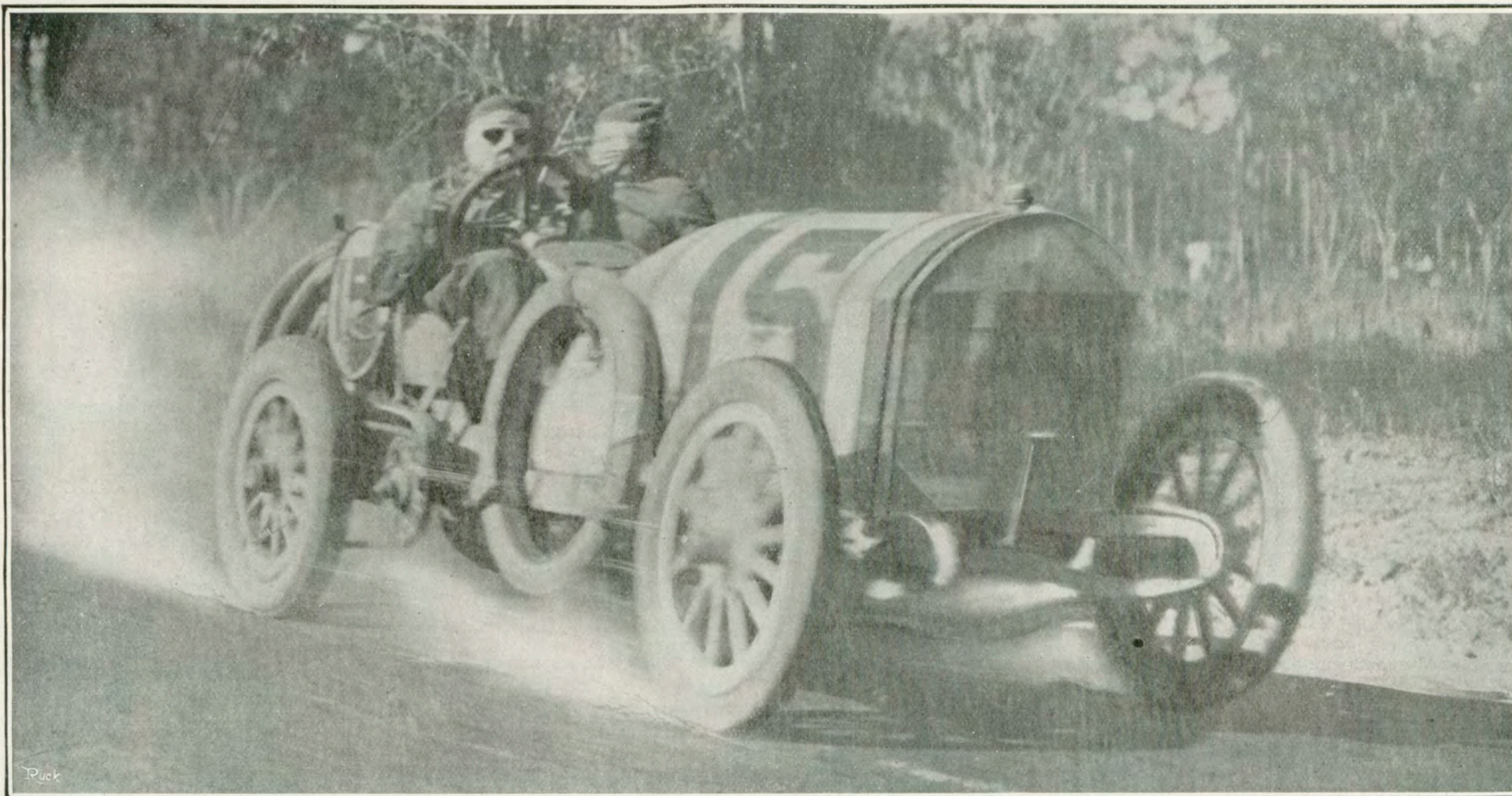
Plusieurs aviateurs espéraient réussir cette performance, mais ils considéraient, eux et leurs conseillers, que s'élever en cette saison à semblable altitude était pure folie. Prévost savait ce qu'il risquait, mais si grand était son désir d'inscrire son nom sur la liste des recordmen du monde, qu'il ne voulut pas attendre les beaux jours, et samedi dernier, à 3 heures 10, il donnait le départ à son appareil Deperdussin avec lequel il s'était classé troisième du Concours d'aviation militaire. Rapidement, en de majestueuses orbes, l'élégant monoplan s'élevait dans le ciel moutonneux, pour disparaître complètement à la vue des spectateurs. Vers 4 heures, il apparaissait à nouveau, grossissant à une vitesse vertigineuse, et à 4 heures 7, il venait se poser légèrement sur l'aérodrome, au milieu des ovations enthousiastes. Le baromètre enregistreur marquait 3.000 m. La descente s'était effectuée en 9 minutes. F. M.



Prévost et son passager M. Besnard.

L'aviateur Prévost, 3^e du concours d'aviation militaire, s'est attribué le 2 décembre le record de la hauteur avec passager, réussissant à s'élever à 3.000 mètres.
(Détails techniques : monoplan Deperdussin, moteur Gnome, magnéto Bosch.)

LE GRAND PRIX D'AMÉRIQUE

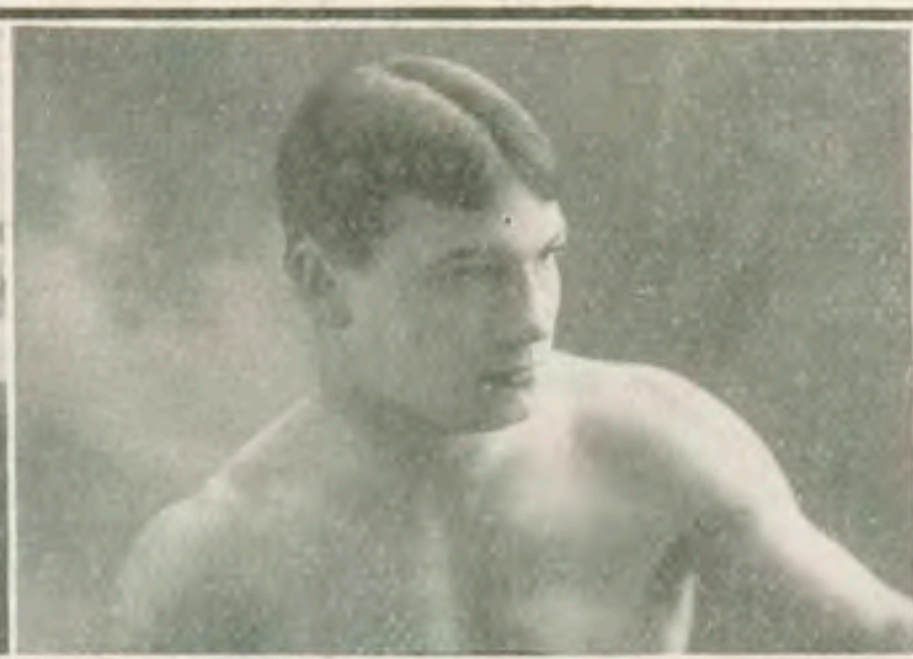


UN VIRAGE DE BRUCE BROWN DANS LE GRAND PRIX DE 1910.

Le Grand Prix d'Amérique a été disputé pour la septième fois le 30 novembre dernier sur le circuit de Savannah; 23 concurrents se présentaient au départ. Le parcours comportait 667 kil. 868 m. Comme l'année dernière, la victoire est revenue à l'Américain Bruce Brown. Il a mis 5 h. 31 m. 29 s. pour terminer la course, soit à une moyenne de 119 kil. 728 à l'heure. (Détails techn. : Pneumatiques Michelin, Magnéto Bosch.)



Pouchois, actuellement en tête du Championnat d'Hiver, devant Ellegaard et Hourlier.



De Ponthieu, à qui les journalistes américains ont donné la décision, après son match contre Battling Nelson à New-York.



Prévost demeure 3^e du Concours militaire, la réclamation déposée contre lui, pour n'avoir pas franchi le poteau d'arrivée, ayant été rejetée.



Petit-Breton accomplit une période de 23 jours, comme cycliste secrétaire à l'état-major de la place de Paris.

LE MONDE ET LES SPORTS

C'est une lutte sans merci que se livrent les constructeurs d'aéroplanes, leurs pilotes et mécaniciens dans le Concours militaire. Les derniers jours, les esprits étaient même surexcités que certains concurrents firent coucher des chiens policiers dans leurs hangars. Entre temps des réclamations plus ou moins saugrenues parvenaient aux commissaires. Un constructeur n'a pas craint de dire que l'appareil de Weymann, étant à son avis, incapable de réaliser une moyenne de 117 kilomètres à l'heure sur le parcours Reims-Amiens-Reims, le vaillant pilote avait dû croiser au large de Laon et revenir, après un certain temps à Bétheny tandis qu'un complice sur un appareil identique s'élevait des environs de Laon venait se faire contrôler au virage et retournait atterrir à son mystérieux point de départ. La concurrence fait travailler l'imagination !

ANECDOTE dédiée à ceux qui sont trop souvent portés à conspuer les malheureux arbitres des matches de rugby.

Dernièrement à Nice, une équipe des élèves-officiers de la marine hollandais rencontra un team choisi par le comité de la Côte d'Azur de l'U. S. F. S. A. Avant la mi-temps, M. Guillaume de Saint-Cyr qui arbitrait, était victime d'un fort coup de fouet à la jambe et, malgré tout son courage, devait céder le sifflet à M. Wiltshire ; mais bientôt, celui-ci glissait et se luxait l'épaule. Il n'en continuait pas moins à suivre les joueurs et c'est seulement à la fin de la partie qu'il songeait à se faire soigner !

LA saison anglaise de plat, vient de se terminer ; elle a été moins brillante que de coutume, les fêtes du couronnement lui ayant porté un sérieux préjudice.

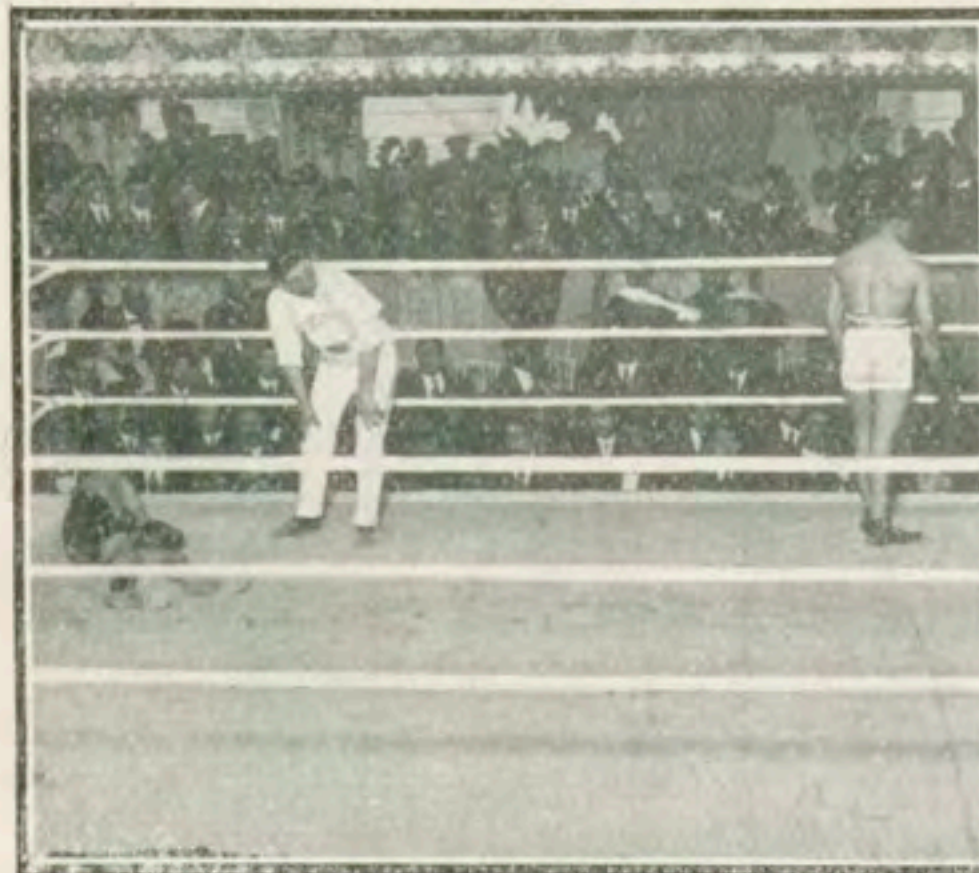
Lord Derby se classe en tête des propriétaires gagnants avec 1.076.575 francs devant M. J. B. Joël second avec 865.850 francs et M. Howard troisième, avec 258.225 francs.

F. Wooton, prend la première place des jockeys gagnants avec 187 victoires, devant C. Trigg, 111 et Maher, 99. Sunstar malgré son triomphe dans le « Coronation Derby » doit céder le pas à « Stedfast », un trois ans qui est en tête des chevaux vainqueurs, avec 401.975 francs.

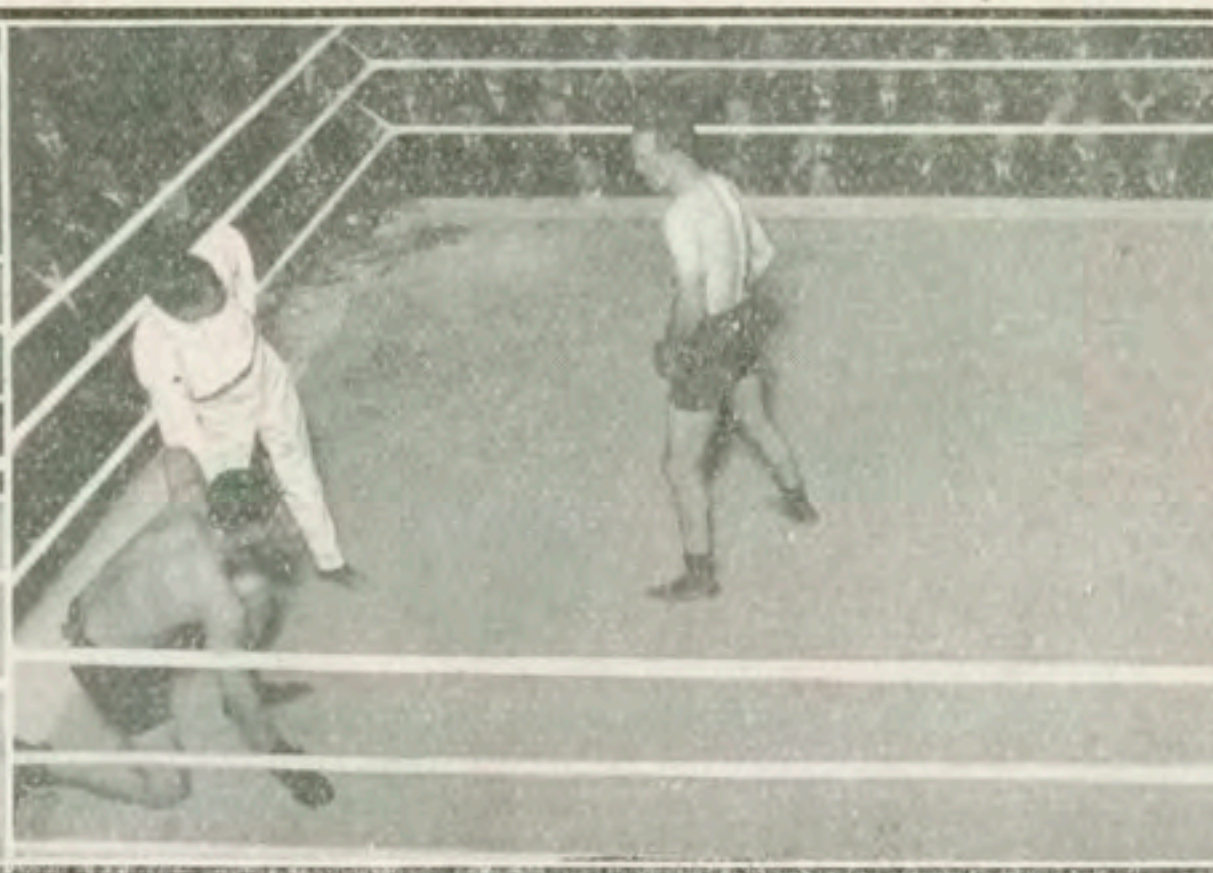
Dimanche dernier, s'est tenue sous la présidence de M. Augagneur, ministre des Travaux publics, l'assemblée générale du Touring-Club. Après la réélection des conseillers sortants et les discours, des vues remarquables en couleurs de la région du Dauphiné ont été projetées, au cours de la conférence de M. Blanchard. Elles furent très appréciées de la nombreuse assistance, qui se pressait dans le grand amphithéâtre de la Sorbonne.

M. J. ROGER, ingénieur, qui commença son apprentissage l'année dernière à Pau, et dont nous avons donné la photographie l'autre jour, nous prie de déclarer qu'il ne veut pas être confondu avec l'aviateur Roger qui prétend avoir battu le record du monde de l'altitude, dans des conditions heureusement restées ignorées.

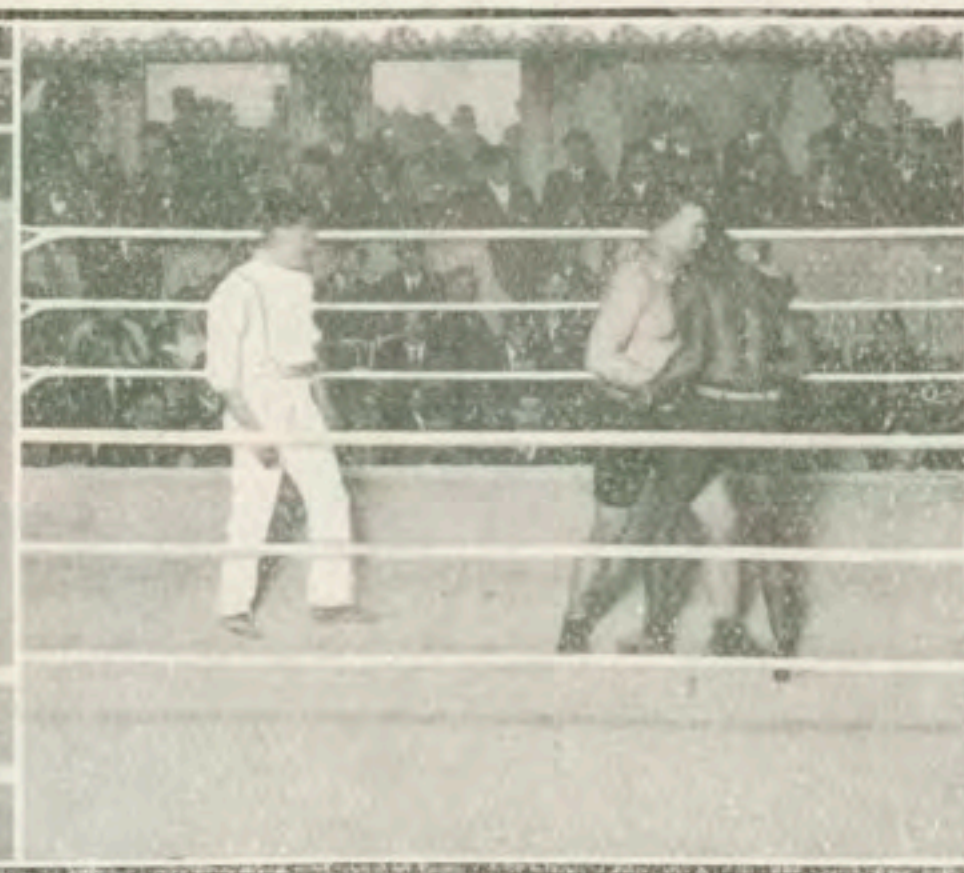
Correspondance. — F. M. à ESCH-SUR. — Vous trouverez la liste de tous ces records dans les *Tablettes sportives* d'Ernest Weber.



Le match Ledoux-Kid Logan, disputé au cirque de Paris est revenu facilement à Ledoux, qui forçait son adversaire à abandonner au 4^e round.



Audouy et Sid Stagg, se sont rencontrés dans un match en 10 rounds au Wonderland ; les juges ont donné la victoire à Audouy, bien que Sid Stagg ait semblé avoir le meilleur.



Le combat Gunther-Curran, disputé en 20 rounds, le même soir que le match Ledoux-Kid Logan, fut sans beauté, les trois juges prononcèrent match nul.



Les aviateurs Garros, Audemars et Barrier sont partis pour l'Amérique en compagnie de Ch. Voisin. Ils reviendront courir les grandes épreuves de 1912.



L. Dufour, — qu'il ne faut pas confondre avec l'aviateur tombé à l'au l'an dernier à Nice — entouré des officiers espagnols aviateurs.



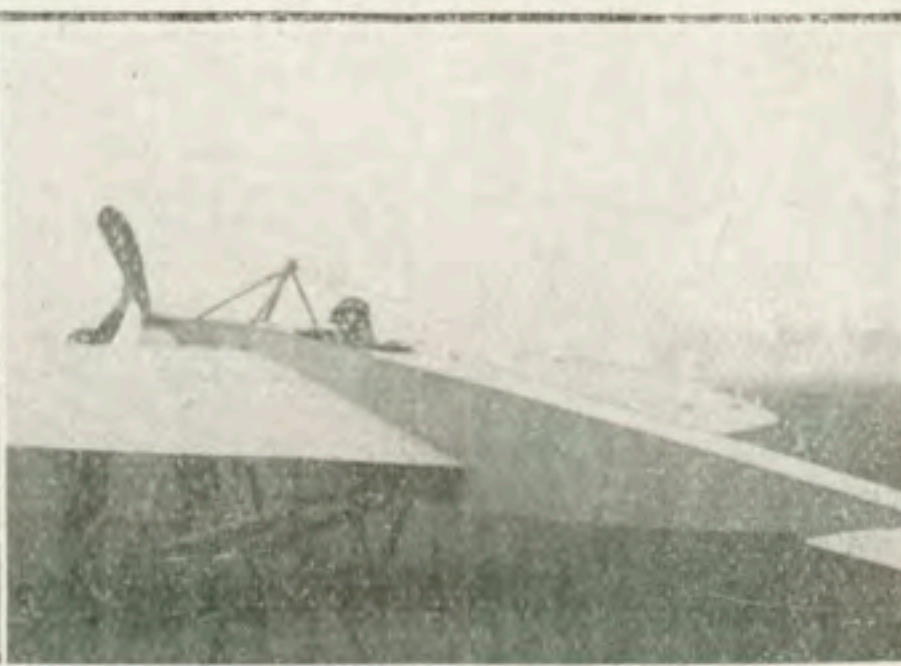
Le départ, à la gare Saint-Lazare, des quatre coureurs cyclistes : Lapize, Van Houwaert, L. Georget et Brocco qui vont disputer l'épreuve des 6 jours de New-York.



Le Russe Nicolas Agababa, âgé de 18 ans, qui vient de passer avec succès son brevet de pilote-aviateur.



Les concurrents des Reliability Trials cyclistes font poinçonner leur machine avant l'étape Paris-Rambouillet et retour.



Le nouveau monoplane Morane, qui vient de faire des essais très remarquables, à Villacoublay, est piloté par Tabuteau et Védrine.



Vedette propulsée par hélice aérienne. Elle atteint une vitesse de 10 kilomètres à l'heure.

Principaux Résultats techniques du 22 Novembre au 3 Décembre

AÉRONAUTIQUE

SAMEDI 2 DÉCEMBRE. — Reims. — L'aviateur Prévost, en compagnie de M. Besnard, monte à 3.000 mètres en 55 minutes, battant le record du monde de la hauteur avec passager.

ATHLÉTISME

MERCREDI 22 NOVEMBRE. — Boxe. — Cirque de Paris. — Ledoux bat Kid Logan qui abandonne au 3^e round ; Gunther et Curran font match nul.

SAMEDI 25 NOVEMBRE. — Boxe. — Wonderland. — Audouy est déclaré vainqueur de Sid Stagg.

DIMANCHE 26 NOVEMBRE. — Football Rugby. — Le Stade Français et le Racing Club font match nul, marquant chacun 6 points.

SAMEDI 2 DÉCEMBRE. — Boxe. — Wonderland. — Badoud bat Bernstein aux points en 10 rounds ; Paul Til est déclaré vainqueur de Young Lippo.

DIMANCHE 3 DÉCEMBRE. — Football Rugby. — Colombes. — L'équipe de la Côte Basque triomphe de l'équipe de Paris par 16 points à 6.

AUTOMOBILE

MARDI 28 NOVEMBRE. — New-York. — La coupe Vanderbilt, réservée aux voitures de série, disputée sur 468 kilomètres, est revenue à Ralph Mulford, en 3 h. 50 m. (115 kilomètres à l'heure de moyenne), devant R. de Palma et Spencer.

JEUDI 30 NOVEMBRE. — New-York. — Le Grand Prix d'Amérique est gagné par David Bruce-Brown, devant Hearne et de alma.

CYCLISME

DIMANCHE 26 NOVEMBRE. — Palais des Sports. — Championnat d'Hiver : 1. Hourlier et Pouchois, 4 points ; 3. Ellegaard, 5 points. Match Janke-Guignard (20 et 30 kilomètres derrière motos) : 1. Guignard.

DIMANCHE 3 DÉCEMBRE. — Palais des Sports. — Championnat d'Hiver : 1. Pouchois, 6 points ; 2. Ellegaard et Hourlier, 6 points. Match Guignard-Didier (une heure derrière motos) : 1. Guignard, 72 kilom. 800 ; 2. Didier, 71 kilom. 800.

HIPPISME

DIMANCHE 26 NOVEMBRE. — Auteuil. — Prix Magne (haies, 15.000 francs) : 1. Tricoche, au comte de Pracomtal (Lancaster) ; 2. Va Tout ; 3. Batailleur. — P. M. : gag., 44 francs ; pl., 19 francs, 38 fr. 50, 33 fr. 50.

Prix Richard Hennessy (steeple, 3.500 mètres, 30.000 francs) : 1. Abkar II, au baron J. de Bethmann (A. E. Bates) ; 2. Prince de Saint-Taurin ; 3. Serpenteau. — P. M. : gag., 89 fr. 50 ; pl., 26 francs, 49 francs, 21 fr. 50.

JEUDI 30 NOVEMBRE. — Auteuil. — Prix Duquesne (haies, 3.100 mètres, 10.000 francs) : 1. Xipharès, à M. Louis Prate (Lancaster) ; 2. Ray Grass ; 3. Orcay. — P. M. : gag., 60 fr. 50 ; pl., 16 francs, 15 francs, 21 francs.

DIMANCHE 3 DÉCEMBRE. — Auteuil. — Prix La Haye-Jousselin (steeple, 5.500 mètres, 40.000 francs) : 1. Trudon, à M. Descazeaux (G. Parfremont) ; 2. Prtmat. — P. M. : gag., 33 francs ; pl., 19 francs, 28 francs.

CE QU'IL FAUT LIRE



Voilà, dans *Fêtes de Châteaux-Noël*, l'article sur la chasse à courre en Angleterre, par le M^{re} de Lestrade.



L'île au poison, le beau roman de A. T. Quiller Couch, le volume 3 fr. 50. Librairie Pierre Lafitte et C^{ie}.

LES COURSES D'AUTEUIL



Le Prix de Décembre (steeple, 3.100 mètres), 3 décembre.
Mont-Blanc culbutait à la rivière du huit. Cabrion prenait le commandement peu après et se détachait entre les derniers tournants pour l'emporter de quatre longueurs sur Ochmiana.

Le Prix de la Haye-Jousselin (steeple, 5.500 mètres, 40.000 francs).
À la rivière, Maxima II culbutait, provoquant la chute de Saint-Potin et Hopper se dérobait. Héron tombait au brook. Au huit, Rat à Poils se dérobait. Trudon gagnait de vingt longueurs.



Le Prix de La Haye-Jousselin.
Chute de Thibault et de Wicks, avec Saint-Potin et Maxima II, à la rivière.

Le Prix de Port-Saïd (st. 3.500 m.).
Chute de Capitaine III, monté par Cazebielle, à la rivière des tribunes.

Un beau panacne.
Chute de Fusée VI, monté par Wicks, qui tomba encore dans le Prix de La Haye-Jousselin.

Les jockeys rentrent.
Cazebielle et Wicks retournent au pesage sans mal, leurs chevaux continuent la course.

Les Concours de Noël de la Vie au Grand Air

Nous avons promis à nos lecteurs un numéro de Noël qui serait un véritable album. Nous avons prédit sans modestie que son succès dépasserait celui de tous ceux qui le précéderent. Mais nous ne croyions pas que ce succès serait aussi grand, aussi complet, que celui qui a accueilli cet exemplaire de luxe. Notre galerie des seize célébrités sportives a surtout intéressé les amateurs de sport et d'art, alors que les planches dues aux maîtres Orazi, Macchiati, André Devambes et Atamian avaient réussi à les émerveiller. Nous remercions tous nos amis de leur empressement et de leurs compliments.

Nous leur rappelons que c'est le 20 décembre que sera clos le grand concours que nous avons ouvert entre les 97 lauréats de nos précédents concours, pour le prix de 500 francs en espèces, attribué au vainqueur. Le sujet, nous le répétons, consiste à nous dire l'ordre de préférence, dans lequel doivent être classés les triomphateurs de l'année, dont nous avons publié les portraits en hors-texte dans notre numéro de Noël. Celui qui se rapprochera le

plus de la liste idéale, établie d'après le nombre de suffrages que recueillera chacune de ces célébrités, recevra

500 FRANCS EN ESPÈCES

Quant aux lecteurs qui n'ont pas été heureux dans nos précédents concours, ils auront droit de participer à une épreuve spécialement instituée à leur intention. Les prix, dont nous avons donné la liste dans notre dernier numéro, sont constitués par des ouvrages de la librairie Pierre Lafitte. Le sujet de concours est le même que pour les lauréats. Nous verrons, d'après les résultats, quel est, de tous ceux qui se sont illustrés au cours de cette année, celui qui a droit à l'admiration unanime.

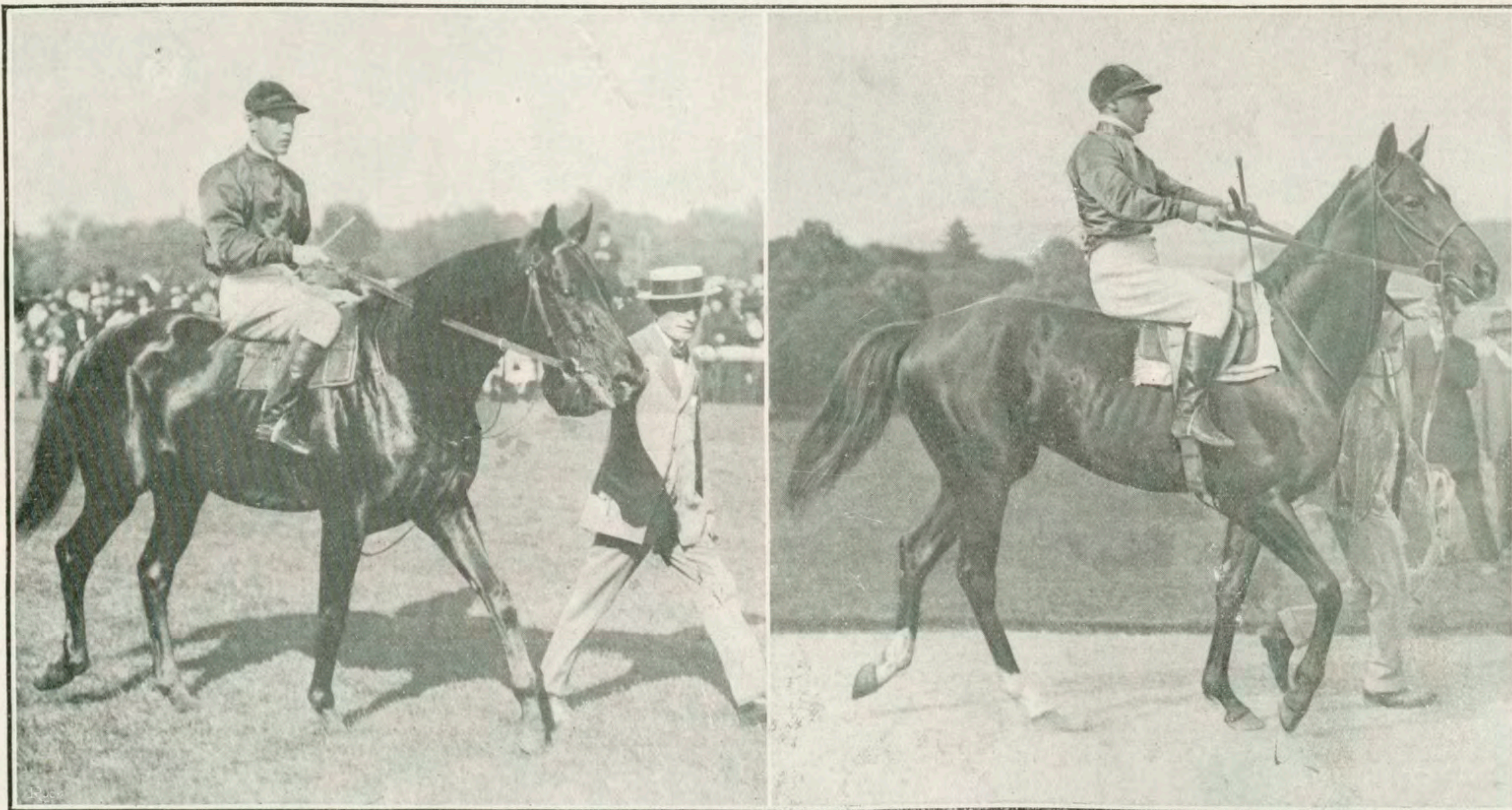
Rappelons que pour participer à ces concours, il est indispensable de joindre à la réponse le bon qui a été publié dans notre numéro de Noël, bon spécial, suivant qu'il s'adresse aux concurrents du concours d'honneur ou à ceux de l'autre compétition.

Les Mémoires de Jeffries.

Nous avons annoncé que nous commencerions, dans ce numéro, la publication des mémoires de Jim Jeffries, l'ancien champion du monde de boxe, poids lourds. Mais, d'autre part à partir des premières semaines de 1912, nous avons l'intention de transformer la *Vie au Grand Air* et de la présenter sous une nouvelle formule dans laquelle, sans négliger le côté illustrations, nous consacrerons au texte une place beaucoup plus large. La *Vie au Grand Air* ne sera plus seulement un album qu'on feuillette mais une revue dont l'opinion en toutes matières fera autorité. Nous avons donc préféré retarder de quelques semaines le commencement de cette très intéressante série d'aventures, illustrée de façon fort spirituelle par le réputé caricaturiste américain Robert Edgren. Nos lecteurs seront heureux, nous en sommes sûrs, de connaître les péripéties de la vie de l'ancien champion qui s'était retiré vaincu et que l'appât du lucre fit sortir de sa retraite, pour essayer une défaite des mains du nègre Jack Johnson.

LA SAISON DES COURSES PLATES EN 1911

Elle a été marquée par la défaite des trois ans, dans les grandes épreuves et les débuts particulièrement brillants d'un deux ans : Montrose II.



As d'Atout.

Le gagnant du Grand Prix de Paris, a rapporté 469.615 francs, cette année, à son heureux propriétaire, le marquis de Ganay.

Badajoz.

Le brillant vainqueur du Prix Boïard et du Prix Flying-Fox, a remporté aussi les Grands Prix de Rome et de Bade.

La saison des courses prend fin quand le sport légitime ferme ses portes. On ne va à Auteuil, — tout le monde y va du reste — que pour le spectacle et les premières élégances d'hiver. Le temps n'est plus des émotions vives que procurent les courses plates. Il ne s'agit plus de déterminer quel est le meilleur des trois ans, et quelle, des trois générations en présence, a droit à la palme. C'est besogne faite et bien terminée.

Que fut donc la génération de 1908 ? Elle fut d'abord, si j'ose dire, le règne des 30 tyrans. Aujourd'hui encore, dix-huit mois de luttas, sans cesse renouvelées et contradictoires, n'ont pas dissipé le brouillard qui enveloppe ses têtes; aucune supériorité n'a émergé, ne s'est affirmée, ne s'est maintenue.

Lorsqu'ils avaient deux ans, ses représentants, croyait-on, devaient s'incliner devant Manfred et Lord Burgoyne. Or Manfred, à trois ans, est resté dans la nuit, et quant à Lord Burgoyne, son associé des gloires précoces, nous l'avons revu victorieux, mais cependant combien changé ! Sa victoire même de la Poule d'Essai a tourné contre lui; on lui a reproché sa veulerie, son manque de cœur, peut-être de tempérament, peut-être de qualité. La suite de sa carrière a confirmé cette impression, et la suprême déchéance lui a été réservée : on l'a condamné aux obstacles.

Fauteur, au début de l'année, parut prendre le commandement. Il fit un pacte avec la victoire, comme sa jeune écurie, du reste. Et puis, la délicatesse de ses tendons ne s'accommoda plus des terrains qui durcissaient. Il claqua. On essaya avec lui d'un traitement nouveau, qui ne réussit pas. Finalement, il fut vendu et il est aujourd'hui l'ornement d'un haras de création récente et proche de Paris.

Lui disparu, Alcantara II, son demi-frère, monta au zénith; mais son règne fut aussi éphémère qu'éclatant. Il dura du Prix du Jockey Club au Grand Prix, quinze jours.

Un tout petit cheval, admirablement fait, plein d'espoir et de tempérament, doué d'un

courage extraordinaire et qui n'avait été battu que le jour de ses débuts, As d'Atout, en vint à bout dès la première rencontre.

Deux autres chevaux, Combourg et Matchless, par leur honnêteté et leur régularité, se sont montrés, en somme, au moins aussi bons que les précédents.

Du côté des femelles, la supériorité de Tripolette apparaît aussi nette que possible. Quant à la gagnante du Prix de Diane, Rose Verte, mieux vaut, je crois, n'en point parler. Laissons la vendre à Newmarket.

La génération de 1908 n'a donc pas de véritable chef de file. Que valait-elle au regard des précédentes et de sa cadette ?

Tout d'abord on est frappé d'une chose. Les trois ans ont été généralement battus par leurs aînés, comme par leurs cadets, dans toutes les grandes courses où ils les ont rencontrés. Pas un prix important qui fasse exception à cette règle. Dès le début de l'année, à Nice, le Grand Prix échappait aux trois ans pour aller à Olivier II. Bientôt après, à Maisons, Badajoz leur enlevait le Prix Boïard; à Saint-Cloud, le Prix Flying Fox; à Rome, l'Omnium; à Bade, le Grand Prix. Ossian suivait cet exemple dans le Prix du Président de la République, Dor, dans le Grand Prix de Vichy, Basse Pointe enfin, dans le Grand Prix de Deauville et dans le Prix du Conseil Municipal.

Les deux ans ne se montraient pas plus généreux pour leurs aînés de 1908. Leurs champions, Montrose II et Pétulance, en faisaient bon marché dans le prix de Seine-et-Oise comme dans le prix de la Forêt.

Voilà le cas que faisaient de la génération d'As d'Atout et d'Alcantara II, ses devanciers et ses cadets. Le jugement est sévère, mais peut-être juste.

L'année 1911 n'a pas été sans éclat pour notre élevage à l'étranger. L'Italie et Bade ont été mis en coupe réglée par nos produits. Misraïm, naturalisé Italien, est né en France, et il a remporté plusieurs prix importants. Sablonnet et Badajoz sont allés lui prêter main-

forte. Badajoz, à Rome, a triomphé dans l'Omnium sous un poids écrasant, et Sablonnet a porté victorieusement les couleurs de M. de Brémont dans le Grand Prix du Commerce à Milan.

A Bade, nous retrouvons la casaque bleue et rouge de M. Michel Lazard dans les grands contests, et nous la retrouvons victorieuse. C'est, comme en France, comme à Rome, Badajoz qui en est le champion; mais Imrak ne veut pas être indigne de lui et récolte sa bonne moisson de lauriers.

Puisque nous venons de citer les noms de deux de nos sportsmen les plus distingués, pourquoi n'en profiterions-nous pas pour remarquer une autre particularité de 1911 ?

Elle voulut faire beaucoup d'heureux; elle négligea le sentier battu par celles qui l'ont précédé, et ne voulut pas réserver ses faveurs à un unique privilégié. Sur la liste des propriétaires gagnants, MM. W.-K. Vanderbilt, Edmond Blanc, le marquis de Ganay, les barons Maurice de Rothschild et de Rothschild, Frank-Jay Gould, Michel Lazard, J. de Brémont, E. de Saint-Alary, J. Prat, A. Aumont, Michel Ephrussi, J. Lieux, le baron Gourgaud et Olry-Rœderer arrivent en bataillon serré, séparés seulement par des courtes têtes, si j'ose dire. Je crois qu'il faudrait remonter assez loin dans les annales du turf pour trouver une répartition aussi équitable des gains.

L'année 1911 laissera donc un bon souvenir dans la mémoire de bien des sportsmen. Ils diront d'elles : « C'est l'année où j'ai gagné telle somme »; mais non pas ce qu'on dit de certaines : l'année de Perth, l'année d'Ajax, l'année de Verdun.... Et si, dans cet ordre d'idées, ils veulent pourtant citer des noms, il leur faudra dire : l'année de Basse Pointe et de Badajoz.

Dans certains pays étrangers, on dira simplement, non sans mélancolie : l'année de Badajoz.

STUART.